

KASIM
2017
SAYI 113
Fiyatı: 10₺

10
GURUR
YILI!

176
SAYFA

2017'nin
Süper Spor
Otomobilleri

700 HP'lik
Porsche
911 GT2 RS

Dosya:
Michelin
Kış Lastikleri

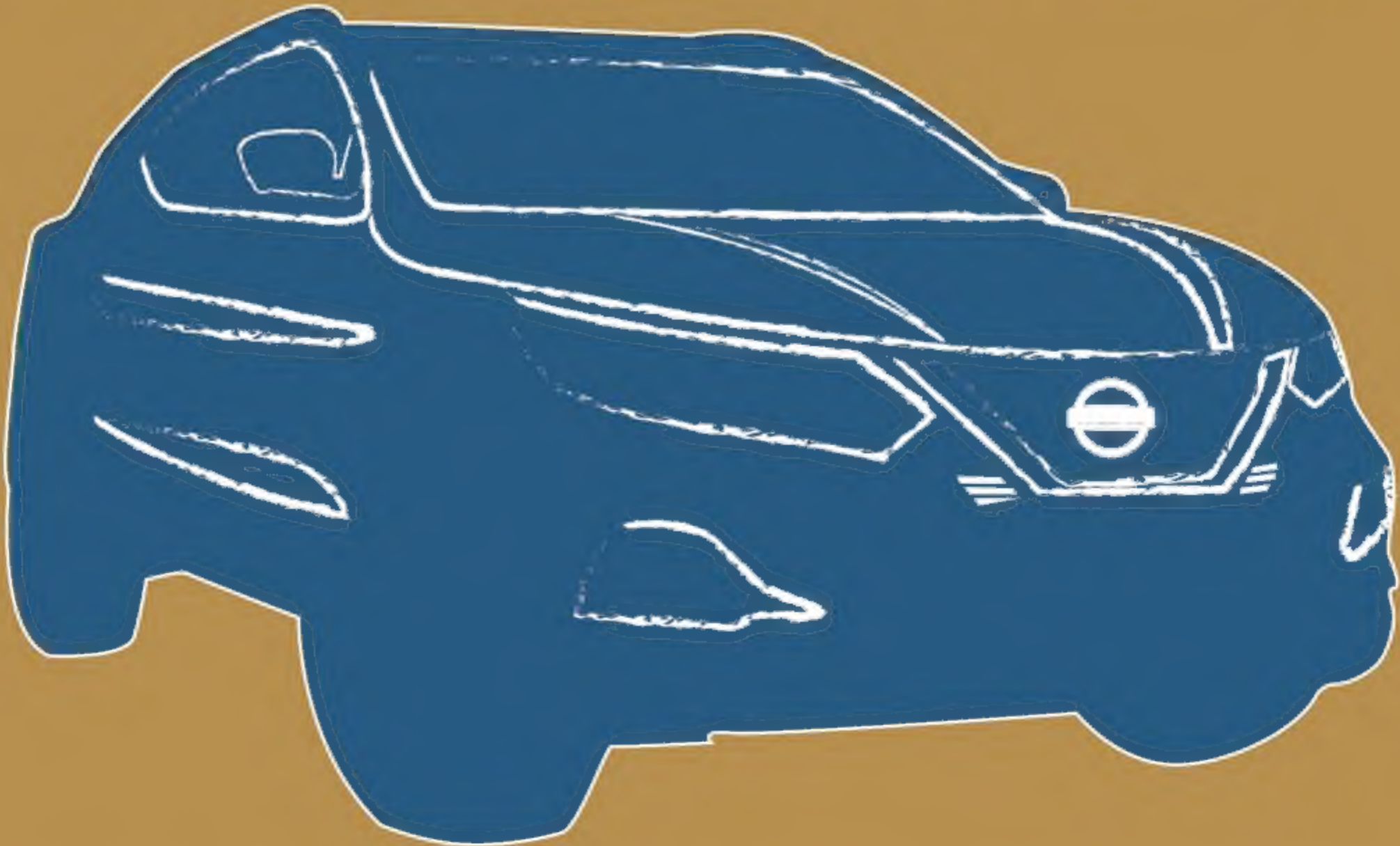


Hyundai
SUV
Rehberi

Ne dediler?

Mercedes
F1'de yine
şampiyon

● YIL
KOLEKSİYON ÖZEL SAYISI



SINIFININ LİDERİ DE 10 YAŞINDA

Yeni NISSAN QASHQAI **LİDER DURUŞU.**

**Yeni Nissan Qashqai
kendi yarattığı sınıfın her zaman lideri!**

*Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) toplam satış rakamları dikkate alınmıştır.

Görülen model üzerindeki aksesuar ve donanımlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir.

Qashqai'nin ortalama CO₂ emisyon değeri 99-129 gr/km ve ortalama yakıt tüketimi 3,8-5,6 lt/100 km olup versiyonlarına göre değişmektedir. Yakıt tüketimleri 715/2007/EC'ye göre belirlenmiştir.

Nissan Otomotiv A.Ş. aracın şekil ve donanımında değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

Detaylı bilgi için: www.nissan.com.tr



Innovation
that excites



En güzel anlar plansız olanlar.

**Hadi
Kıpırdı.**



**Yeni
Ibiza.**

Tarzınla uyumlu renkleri, göz alıcı opsiyonel Full LED farları, son teknolojiyle tasarlanan 8" dokunmatik ekranı ve hayatını kolaylaştıran anahtarsız binış ve çalıştırma sistemiyle Yeni Ibiza tam senlik. Hadi durma, onunla çık yola.



SEAT'ti tercihli **Castrol**

Trafik Kuyuları | Doğuş Otomotiv

Ibiza modelinin ortalama CO₂ salınımı 106-112 g/km, ortalama yakıt tüketimi 4,7-4,9 lt/100 km değerleri arasındadır. İlandaki araç, renk ve donanım özellikleri açısından farklılık gösterebilir. Ibiza modellerinde 8" dokunmatik ekran ve anahtarsız binış ve çalıştırma sistemi opsiyonel olarak sunulmaktadır. Doğuş Otomotiv SEAT modellerinde fiyat, teknik özellik, donanım ve renklerde değışiklik yapma hakkını saklı tutar. Yeni Ibiza ile ilgili detaylı bilgiye SEAT Yetkili Satıcılarından ve seat.com.tr adresinden ulaşabilirsiniz.



HOSGELDİNİZ.

Sol Şerit

Pas geçmeden, pes etmeden tam 10 yıl!

Car dergisinin direksiyonuna geçeli tam 10 yıl oldu. Hayalimdeki otomobil dergisini Türkiye’de yayınlıyor olmak ve editörlüğünü yapmak, benim için otomobil gazeteciliğinin nirvanası idi...

O yıllar içindeki heyecanı anlatamam. Dünyanın en iyi, en köklü ve en eski aylık otomobil dergisi Car’ı ülkemizde yayınlamak, bir hayali gerçekleştirmek ve bunu sizlerle paylaşıyor olmak büyük bir hazdı...

İşte tüm bu duygu ve motivasyonla gece gündüz demeden, kriz demeden, ağlamadan, sızlamadan kaliteli ve içi dolu gazetecilik yaparak sektörde birçok ilke, özel işe, ilk projeye imza attık...

Türkiye’de ilk kez aylık bir otomobil dergisi, 10 yıl boyunca her ay, hiç kapanmadan, yayıncı değiştirmeden, aynı editörle (naçizane benimle) okuyucusuyla buluşarak bir ilke imza attı... Otomobil yayıncılığında ülkemizdeki istikrarın, güvenin adresi olduk...

Car dergisi adeta bir okul oldu... Ben de naçizane bir rehber olarak sektöre birçok isim kazandırdım. Onlarla iyi bir ekip olduk ve her ay sizlerle buluşan kaliteli bir otomobil dergisi hazırladık...

Bu süreçte, dev medya gruplarına karşı, adeta Don Kişot’un yel değirmenlerine kafa tutması gibi, ayakta kalmak için korkusuzca mücadele ettik. Etmeye de devam edeceğiz...

Bildiğimizi okuduk, bildiğimizi yazdık. Kimseye ağamsın, paşamsın, annemsin, babamsın demeden bugünlere geldik... El pençe durmadık, kimsenin tarafını tutmadık. Ruhumuzu satmadan, tarafsız ve hakkaniyetçi gazetecilik anlayışımızdan ödün vermeden sadece gazetecilik ve dergicilik yaptık...

Sektördeki kimi çözüm ortaklarımızın beyaz yakalı genç yöneticileri; bize ukalalık, saygısızlık, ego yapsa da biz vakur duruşumuzdan hiçbir zaman ödün vermedik...

Ahmet’i, Mehmet’i, Bora’sı, Emre’si, Ayşe’si, Simay’ı, Esra’sı demeden, kimseyi ayırt etmeden, saygın ve mesafeli duruşumuzu bozmadan, para için ruhumuzu satmadık...

MAHMUT HAYIRLIOĞLU

Mahmut Hayirlioglu



mahmuthayirlioglu



@mahmuthayirli

mahmut@medyalink.com.tr



Temsil ettikleri markaları “pas geçmeden”, her daim hakkaniyetçi tarafsız gazetecilik anlayışımızdan ödün vermeden, marka ve modelleri haber yaptık...

Telefonla aradığımızda dönmeseler de, mesajla “yaz abi” deseler de, telefona cevap vermeye tenezzül etmezken sosyal medyada yayın yapmaktan ödün vermese de biz dürüstlüğümüz ve doğruluğumuzla tepkimizi nazikçe gösterdik. Onlar her ne kadar küçük hesaplarla intikam peşinde koşsa da, ya kanı su ile yıkadık ya da “Sükut altındır” diyerek sustuk...

Kasım 2007’de başlayan, elinizde tuttuğunuz “10. Yıl Koleksiyon Sayısı” ile Dünyanın En İyi Lifestyle Otomobil Dergisi; Car yine sizlerle... Daha uzun yıllar sizlerle olmaya devam edeceğiz...

Bizi izlemeye devam edin. Çünkü biz sizi tüm duyularımız ve hassasiyetimizle izliyoruz.

En içten sevgi ve saygılarımızla...
Aralık’ta görüşmek üzere...

car
BU ÜLKELERDE BULABİLİRSİNİZ



BRAZIL



CHINA



INDIA



ITALY



KOREA



MALAYSIA



SOUTH AFRICA



SPAIN



THAILAND



TURKEY

Yeni Polo.

Daha büyük, daha eğlenceli.



Yeni Polo büyüyen boyutları ve zenginleşen donanım seviyesi ile şimdi daha konforlu. Gövdesinden dekoruna kadar kişiselleştirilebilen tasarım anlayışıyla da daha renkli ve eğlenceli.

Standart olarak sunulan ikincil çarpışma freni, yorgunluk tespit sistemi ve opsiyonel olarak sunulan yaya algılama özelliğine sahip ön bölge asistanı gibi daha birçok özelliğiyle Yeni Polo, yine en güvenilir yol arkadaşınız. Üstelik segmentinde ilk defa sunulan dijital gösterge paneli ile sınıfının öncüsü olmaya devam ediyor.

Ne kadar büyürse büyüsün hep genç kalanların otomobili Yeni Polo, şimdi Volkswagen Yetkili Satıcılarında.

Yeni Polo. Büyüksün.



facebook.com/vwturkiye



instagram.com/vwturkiye



Volkswagen

Doğuş Otomotiv | Trafik Hayatır | DANIŞMA HATTI: 444 89 24

Türkiye'nin Lovemark'ları 2017 araştırması MediaCat önderliğinde Ipsos tarafından, 15-55 yaş aralığında Türkiye'yi temsilen 3.014 kişinin (1.549 erkek-1.465 kadın) katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre Volkswagen, Otomotiv kategorisinde birinci olarak kategorinin Lovemark'ı olmuştur.

Yeni Polo'nun resmi spesifik CO₂ emisyonu (99/94/EG) 101-110 g/km, resmi yakıt tüketimi (99/94/EG) lt/100 km: Şehir içi 5,5-6,0, şehir dışı 3,8-4,1 ve ortalama 4,4-4,8 arasındadır.

car

KASIM 2017



132 2017'nin en iyi sürücü otomobilleri birbirinden bu kadar farklı olamazdı: Hızlı hatchback Civic Type R'dan, karbon McLaren 720S'e, irikıyım Mercedes E63S'e ve sadece iskelete sahip gibi görünen Elemental'e kadar bir sürü farklı model var. Hepsisi çok eğlenceli. Yine de biri, diğerlerinden daha iyi olmalı!

44 Sektörel

44 BMW'nin elektrikli geleceği burada

48 Yeni Audi'ler Geliyor!

50 Geleceğe hızlı bakış
Yeni heyecan verici modeller yolda

58 Alfa'nın SUV'u Sınıfı geçti mi?

26 İlk sürüş

74 AMG'nin sihri: Daha eğlenceli, daha ucuz

78 Hyundai'nin ilk hızlı hatchback modeli her iki konuda da başarılı oldu

80 Eski usul karizma

82 Türkiye ve Avrupa'nın en çok satan SUV modeli Qashqai, yenilenen tasarımı ve geliştirilen sürüş performansı ile Türkiye'de satışa sunuluyor.

94 Köşe yazarı

94 "Uzun ömürlü araçlar doğal olarak daha çevreciler; çok kullanımlı alışveriş çantalarının naylon poşetlerden daha iyi olması gibi"

96 "Uçan otomobiller bizim bildiğimiz tarzda otomobil değiller; o araçlarla yolculuklara çıkamazsınız veya Oulton Park'ta drift yapamazsınız"



Renault, 1977'de Formula 1'e radikal turbo motoruyla giriş yaptı. Üzerinden 40 yıl geçti ve hala yarışıyorlar. Ama üç otomobil onların en iyi F1 macerası olarak akıllarda kalmaya devam ediyor...

Konular

64

Teknoloji

Renault sürüş ve ev hayatını birbirine karıştırıyor. Peki bu gerçekten olabilir mi?



98

Röportaj

Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker'le Hyundai markasının gelecek planlarını ve önümüzdeki dönemlerde gelecek Hyundai modellerini konuştuk.



Cenap Şehabettin Sk. No:47/2 Kaşyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47
E-posta: info@medyalink.com.tr

İMTİYAZ SAHİBİ
Medyalink Yayıncılık, Reklamcılık
ve Org. San. ve Tic. Ltd. Şti. adına
Mahmut Hayırlıoğlu

GENEL YAYIN YÖNETMENİ (SORUMLU)
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@medyalink.com.tr

YAYIN DANIŞMANI
Cem Kıvırcık
cem@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ
**Melisa Hayırlıoğlu, Hazal Hayırlıoğlu,
Yaprak Hüner**

GÖRSEL YÖNETMEN
Rifat Kurt

KATKIDA BULUNANLAR
**Oğuz Özden, Fatih Yurdatapan,
Suat Çalış, Ebru Paksoy,
Yasin İnce, Tolgahan Karakaya,
Berent Yaşar Göksu**

Genel Müdür **Elif Eren Övdür**
elif@medyalink.com.tr

Reklam Grup Direktörü **Gülbin Yılmaz**
gulbin@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sinem Doğru**
sinem@medyalink.com.tr

Rezervasyon
Filiz Mutlu
filiz@medyalink.com.tr

Tel: (216) 325 39 19
Faks: (216) 325 37 47

Basıldığı Yer:
Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık A.Ş.
Akpınar Mah. Hasan Basri Cad. No: 4
Sancaktepe / İstanbul
T: +90 216 585 90 00
F: +90 216 585 91 30

Baskı Tarihi: 30 Ekim 2017
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.



DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika,
Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu,
Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna,
Yeni Zelanda, Yunanistan

CAR, Bauer'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları Medyalink Yayıncılık Reklamcılık ve Org. San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları CAR Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzni alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. CAR Türkiye, basım maslek ilanlarına sınırlı tanhüt eder.

Bazıları için lüks, amaç değil araçtır. 224 PS gücünde bir araç...



Amarok Aventura.

Karla kaplı zirvedeki bir çadırı, yedi yıldızlı otellere tercih ediyor olabilirsin. Şehrin gizli kalmış bir sokak lezzetini, en ünlü gurme restoranlara değişmiyor olabilirsin. Ama tüm bunlara giden yolda konforundan vazgeçmen gerektiğini kim söylüyor ki? Biz değil!

En donanımlı Amarok, Amarok Aventura, üstün özellikleri ve benzersiz konforuyla seni bekliyor.

- 224 PS gücündeki 3.0 litre V6 motor
- 8 ileri otomatik vites
- 14 yöne ayarlı elektrikli sürücü ve yolcu koltuğu
- "Nappa" deri koltuk kumaşı
- 20" alüminyum alaşımlı jantlar
- Gövde renginde sportif barlar
- Aydınlatmalı yan basamaklar

V6

4MOTION



Ticari Araç





car OKULU

2007 Kasım ayında Türkiye’de yeniden Medialink Yayın Grubu’nda yayınlanmaya başlayan car dergisinde kimler geldi, kimler geçti?..

Mahmut Hayırlıoğlu’nun sahibi ve yayın yönetmeni olduğu ve 2007 yılının Kasım ayından bu yana Türkiye’de okurlarıyla yeniden buluşan Car’da birçok genç otomobili gazetecisi yetişti ve görev aldı.

Car Dergisi, Türkiye’de yayıncısı ve editörü değişmeden süre gelen en uzun soluklu otomobil dergisi olma özelliğine sahip. Türkiye’de birçok ilke imza atan dergi aynı yayın yönetmeni ve yayıncıyla ilk 10. yıl sayısını çıkartma gururunu da elinde bulunduruyor.

Dergimizden gelip geçen Türkiye’de otomobil gazeteciliği konusunda dalında hala hizmet veren ve geçmişte bizimle olan arkadaşlarımızı unutmadık. Hepsine emeklerinden dolayı teşekkür ederiz.



KİMLER GELDİ KİMLER GEÇTİ

Cem Kıvırcık
Emre Anamur
Tarkan Akagün
Gürkan Çağlar
Umut Akyol
Yaman Yılmaz
Ahmet Armağan
Tuğhan Anıt
Savaş Yılmaz
Fatih Tan
Sarper Sabuncu
Savaşkan İskefli
Mert Duran
Yalın Gülmez
Ahmet Said Özen

KATKIDA BULUNANLAR

Okan Altan
Özgü Koyluç
Zeynep Özbatur
Burcu Çetinkaya
Simin Bıçakçıoğlu
Çiçek Güney
Şafak Elçi
Berk Sarioğlu
Mert Yılmaz
Ersan Çetin
İlham Yayar
Bora Eriş
Osman Yavuz
Fatih Yurdatapan

Audi Teknoloji ile bir adım önde



Yeni Audi A5 Sportback. Yapay zekânın eseri.

Teknoloji ile tasarımın mükemmel buluşması... Yeni Audi A5 Sportback, şimdi 1.4 motor seçeneği ile Audi Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.



Yeni Audi A5 Sportback 1.4'ün ortalama CO₂ emisyonu 124 g/km, yakıt tüketimi 5,4 l/100 km'dir.

Doğuş Otomotiv | Trafik Hayattır

Audi info 444 28 34 | audi.com.tr | facebook.com/Auditurkiye

Audi'nin birlikteliği
Castrol

STUWOOOW



INSPIRED
BY YOU

Citroen C3 Aircross modelinin ortalama yakıt tüketimi 3,7 – 5,5 L/100 km,
bileşik CO₂ emisyon 96 – 124 g/kg aralığındadır.
Görseldeki araç orijinalinden farklılık gösterebilir



YENİ CITROËN C3 AIRCROSS KOMPAKT SUV

#NeYaşamakİstersen

Yokuş İniş Destekli Grip Control®
7" MirrorScreen Dokunmatik Ekran
85 Renk Kombinasyonuyla Kişiselleştirme Özelliği
Açılır Panoramik Cam Tavan
Citroen Advanced Comfort®
520 L Bagaj Hacmi

PIT STOP YAPMADAN YOLA DEVAM.

Honda olarak, yayın hayatına aralıksız devam eden Car'ın 10. yılını kutlarız.



150.000 km
Honda Garantisi

HONDA

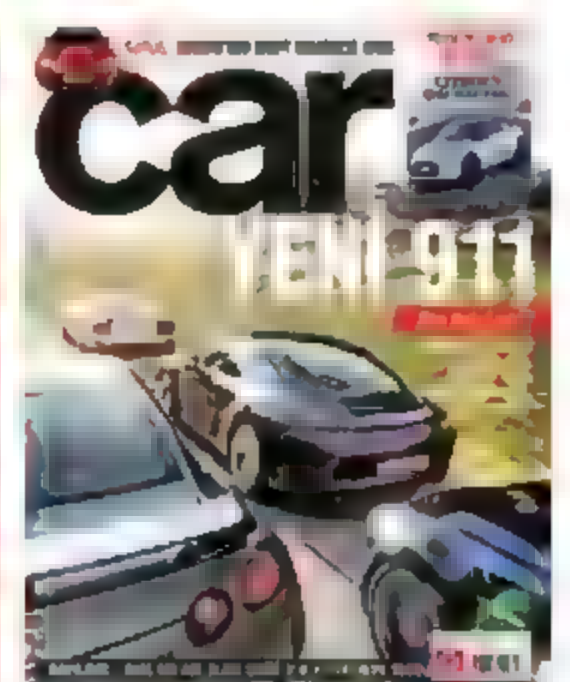
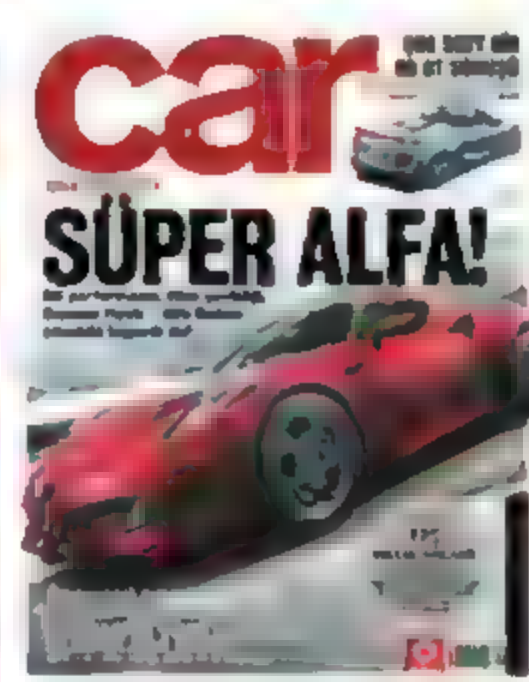
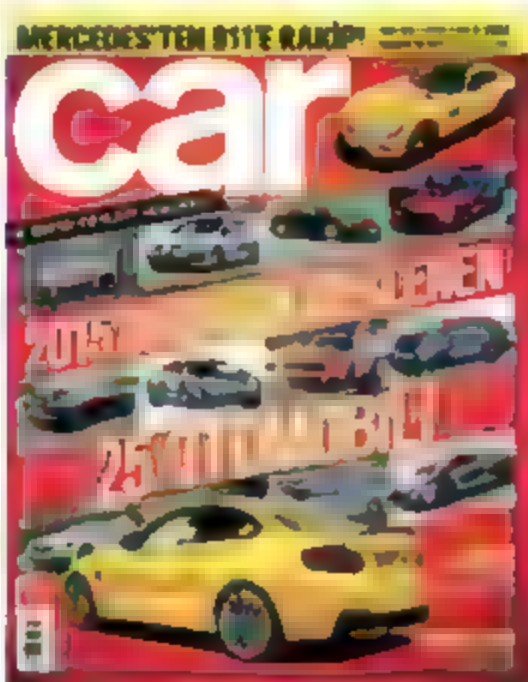
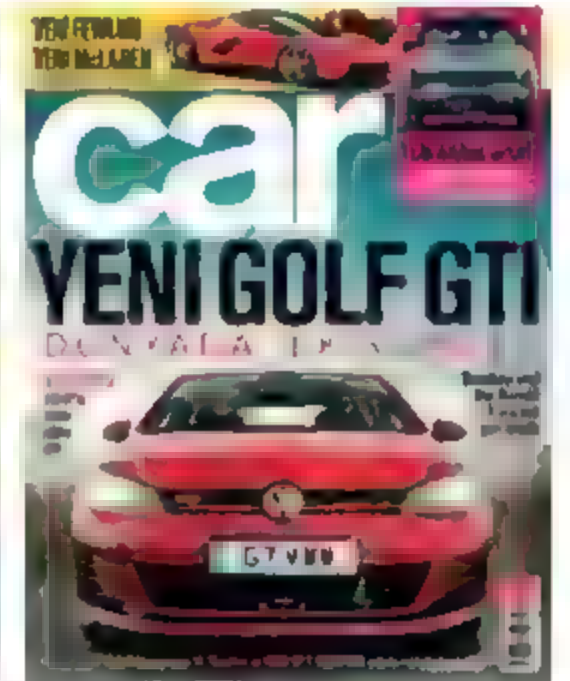
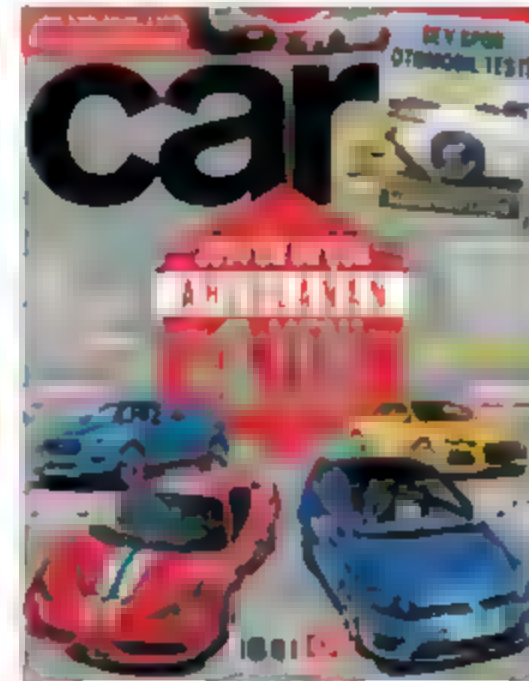
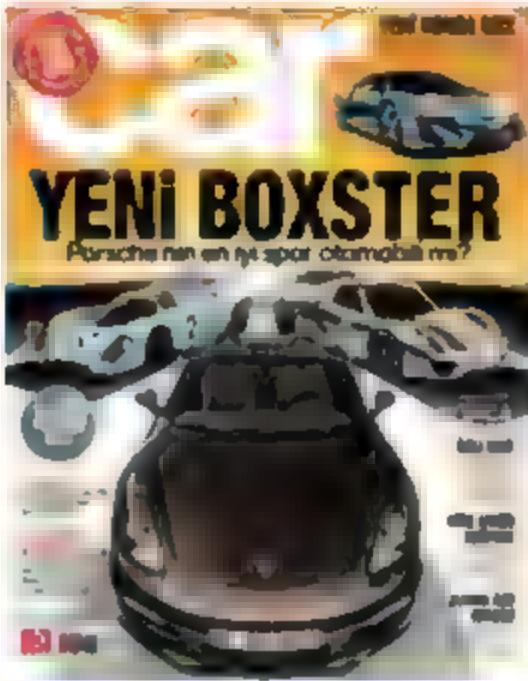
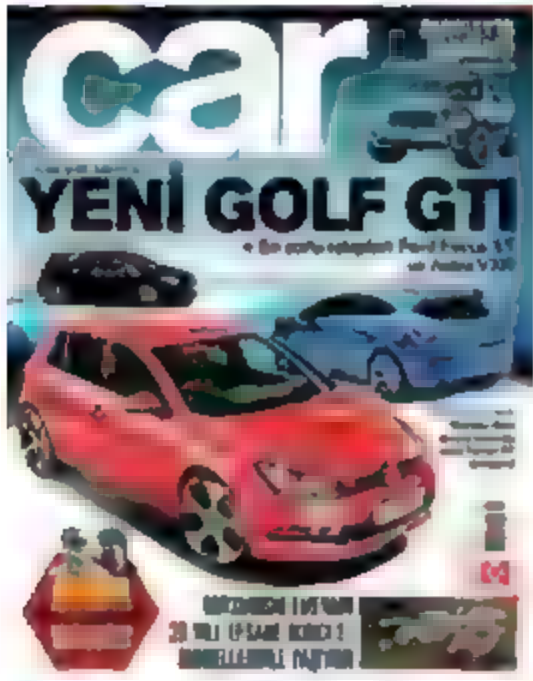
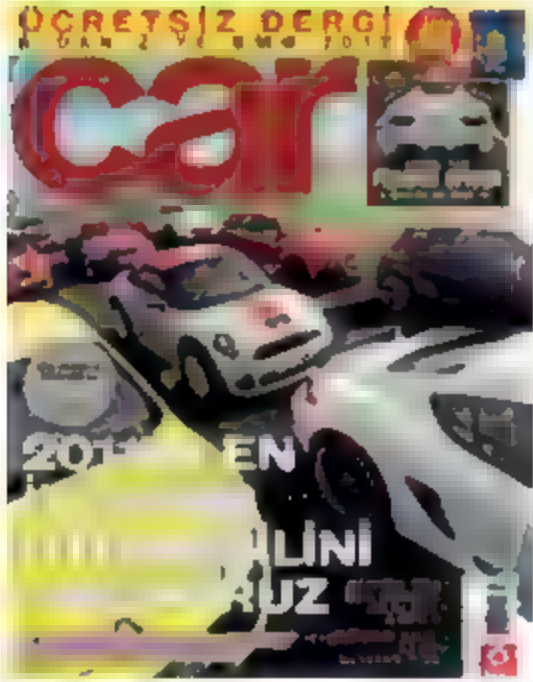
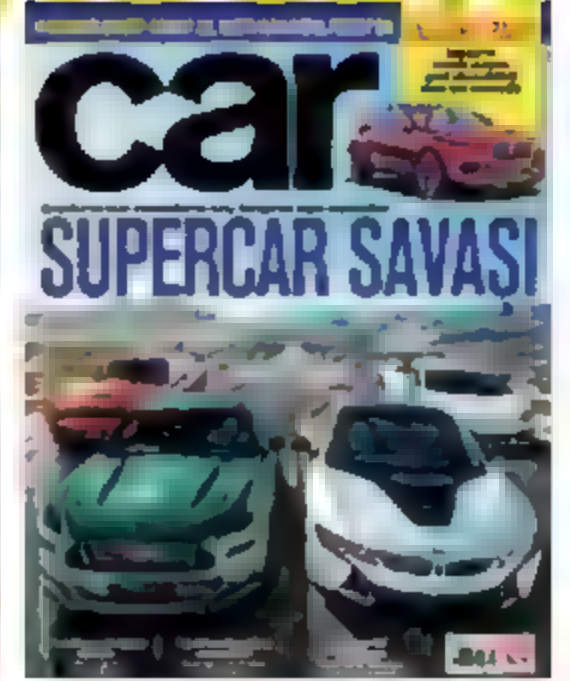
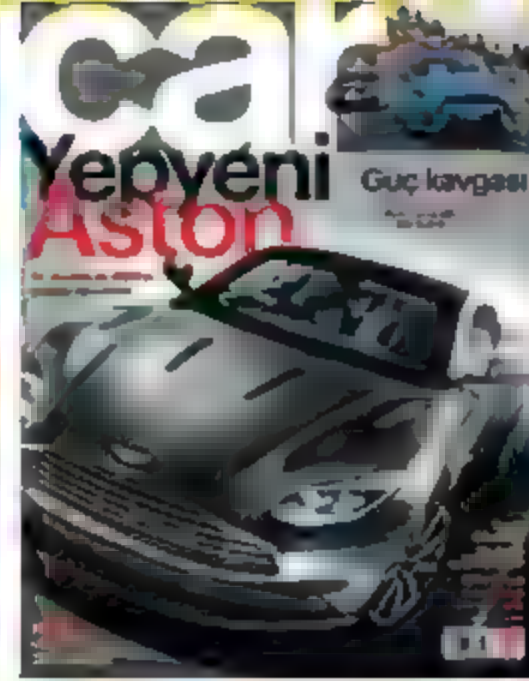
The Power of Dreams



honda.com.tr · h2.com.tr
[facebook.com/HondaTR](https://www.facebook.com/HondaTR) · twitter.com/HondaTR · [instagram.com/hondatr](https://www.instagram.com/hondatr)



10 yılda tam 113 sayı



HAYALİNDEKİ ARACI BANKA KREDİSİZ, KEFİLSİZ SENETLE AL

Yeşil Holding güvencesiyle kurulan Wowwo, web sitesinde yer alan ikinci el araçları, esnek ödeme koşullarıyla, kefilsiz, banka kredisiz ve senetle taksitli satış imkanıyla sunuyor. 7.000'den fazla aracı ve 900'den fazla sisteme üye galerisi ile Wowwo Türkiye'de ve dünyada bir ilk.



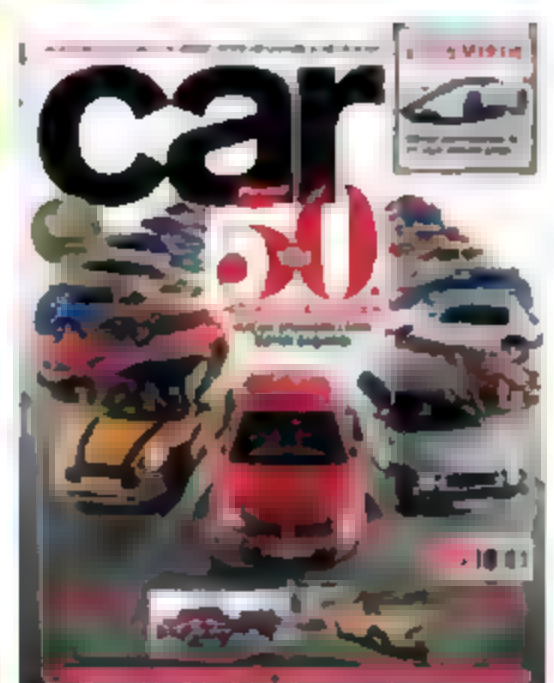
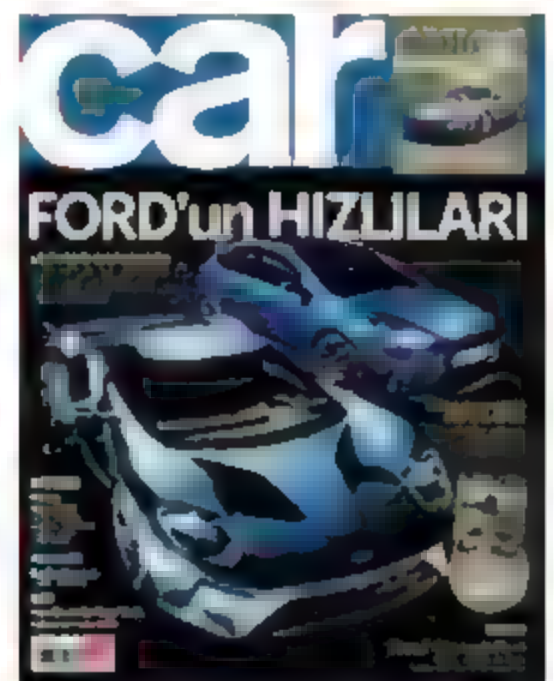
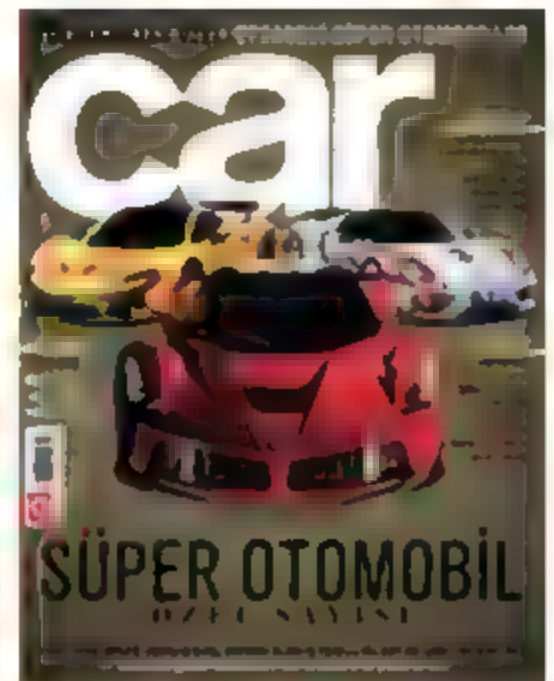
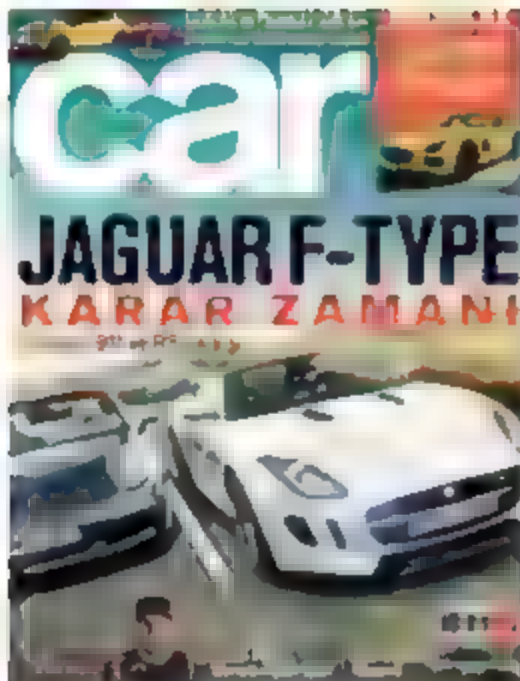
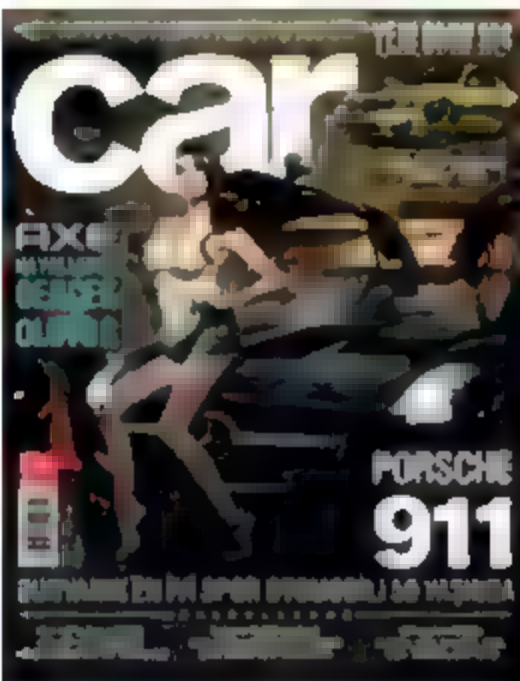
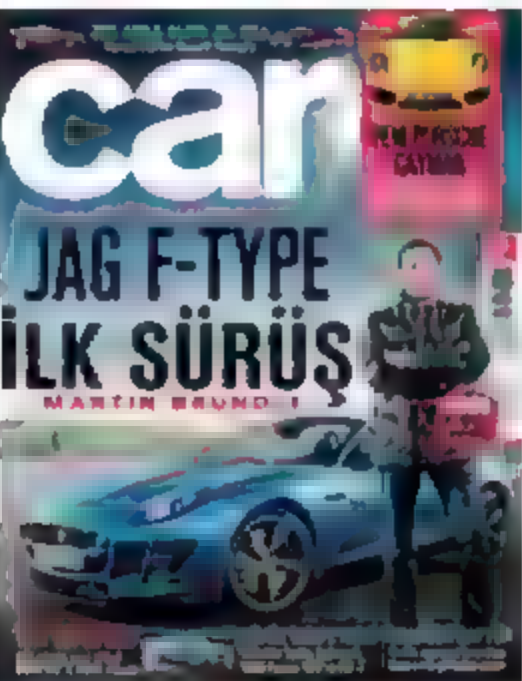
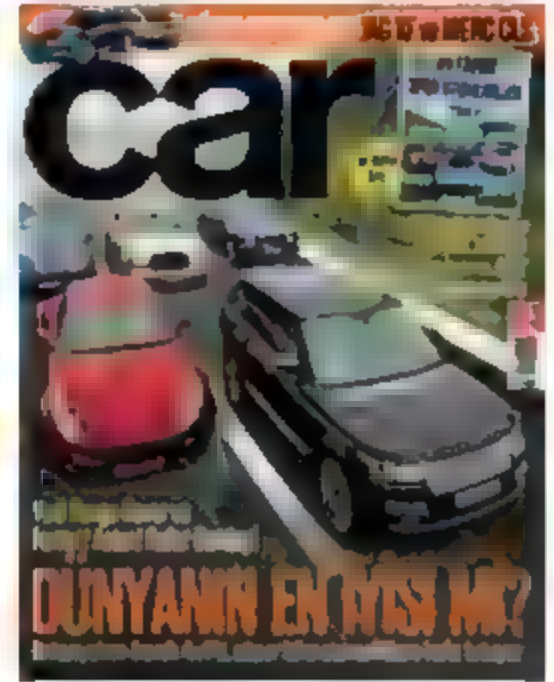
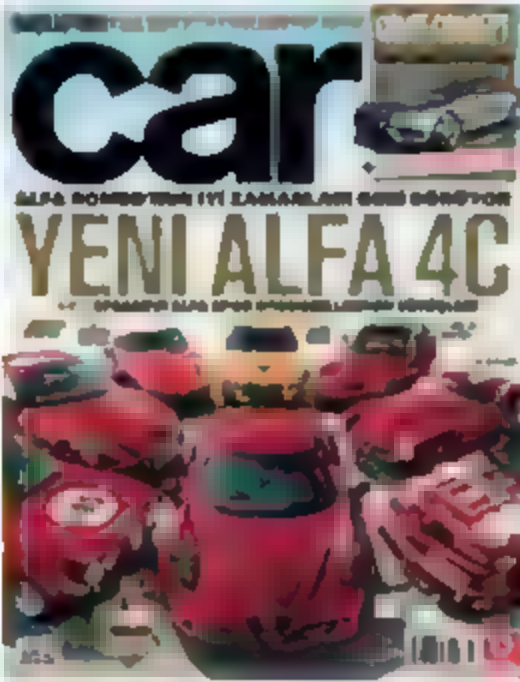
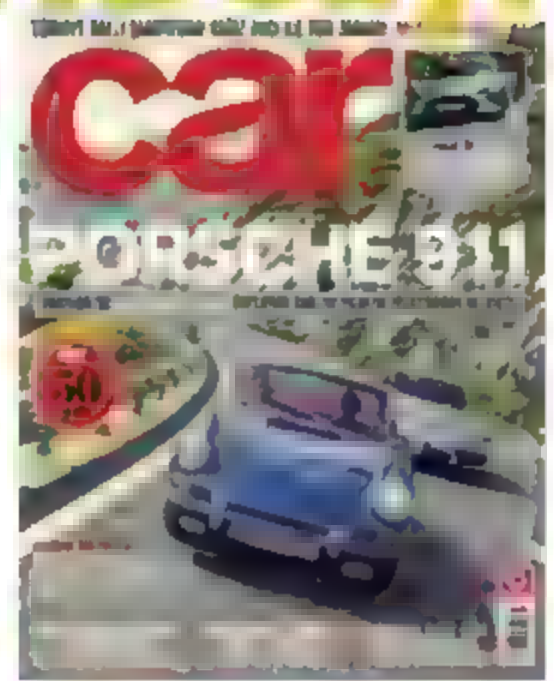
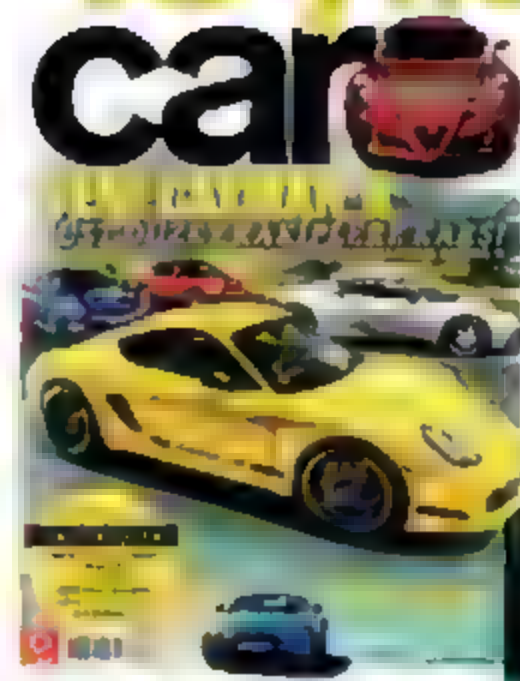
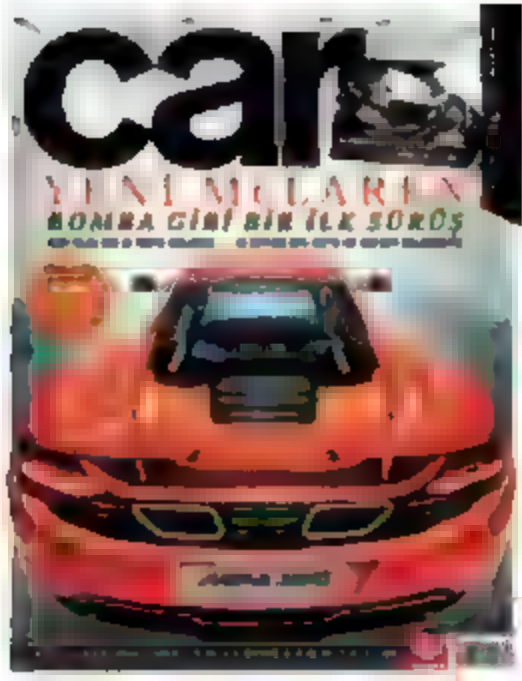
YEŞİLHOLDING

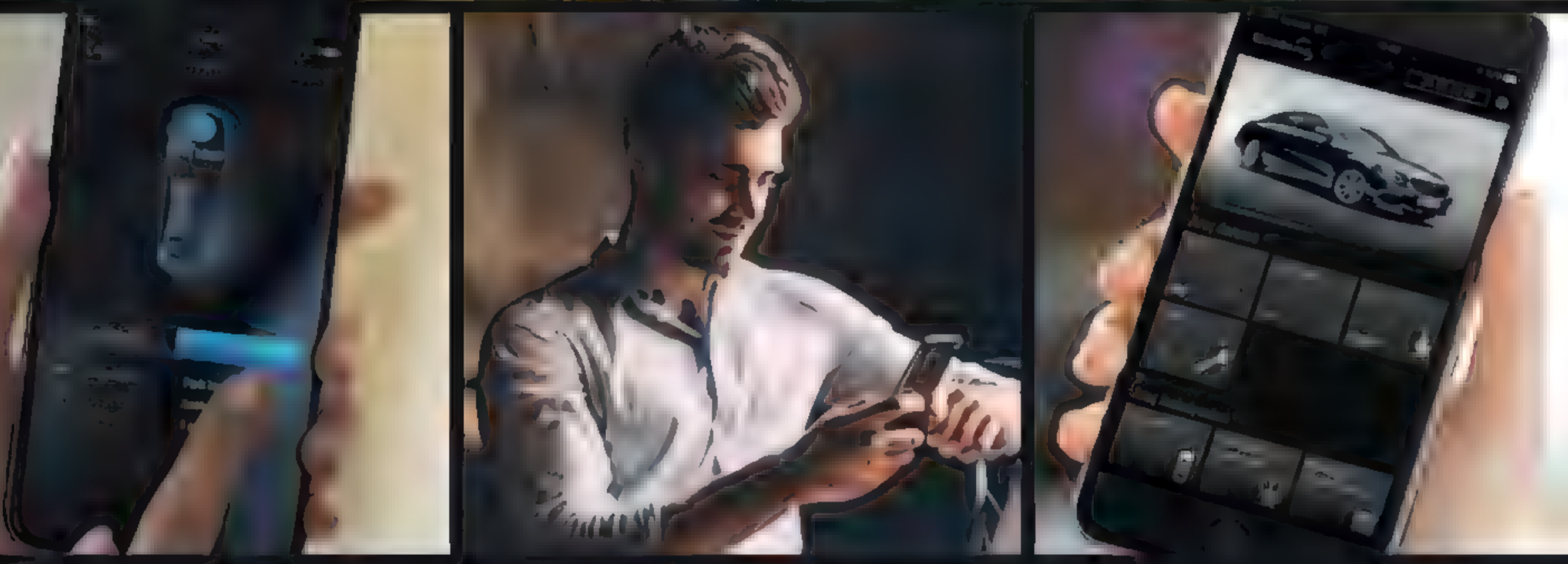
WOWWO

wowwo.com

0850 333 92 99

10 yılda tam 113 sayı





Aklın başyapıtı E-Serisi, hayatınızı kolaylaştırmak için üretildi.

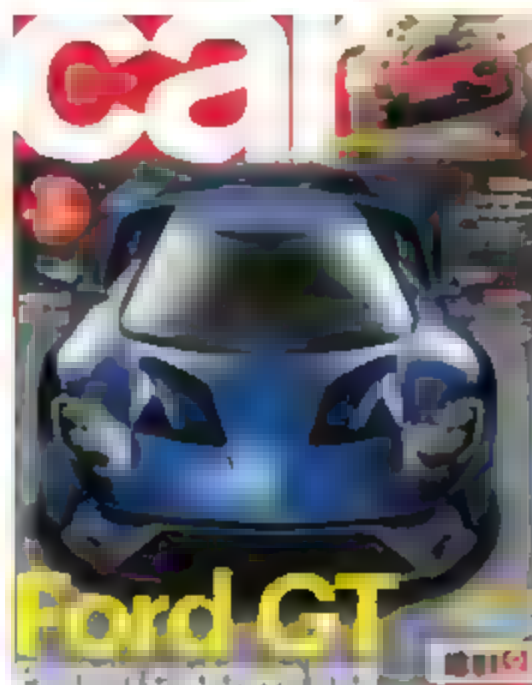
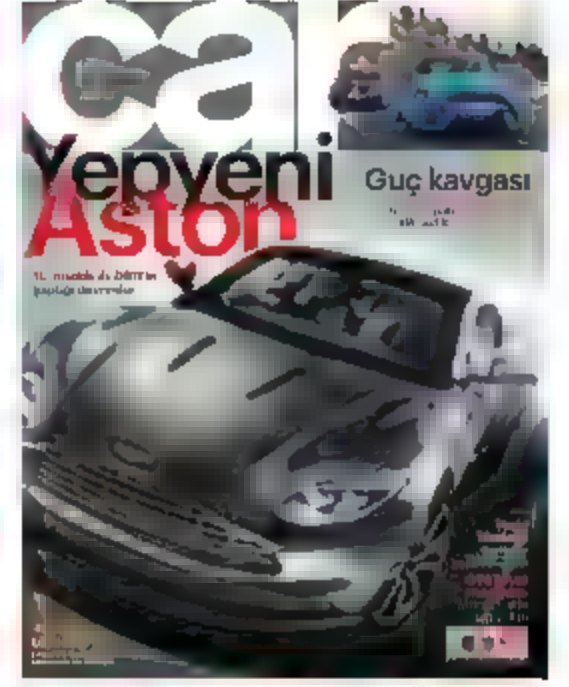
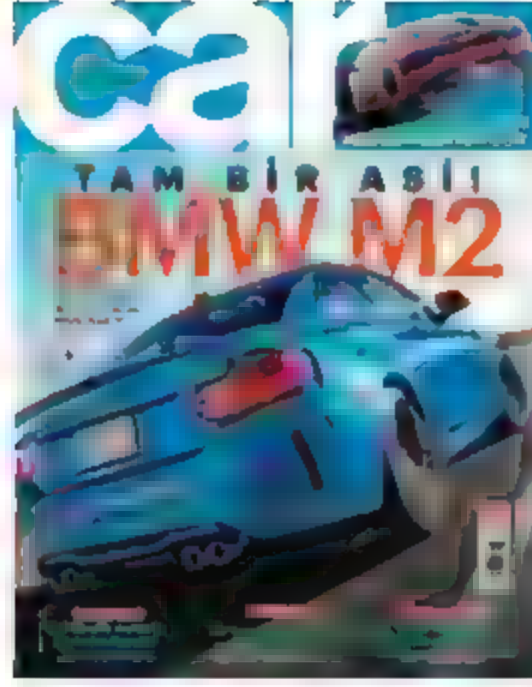
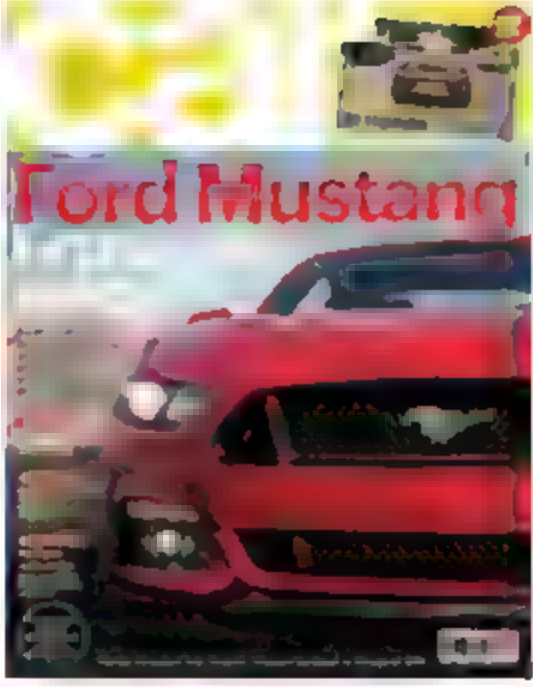
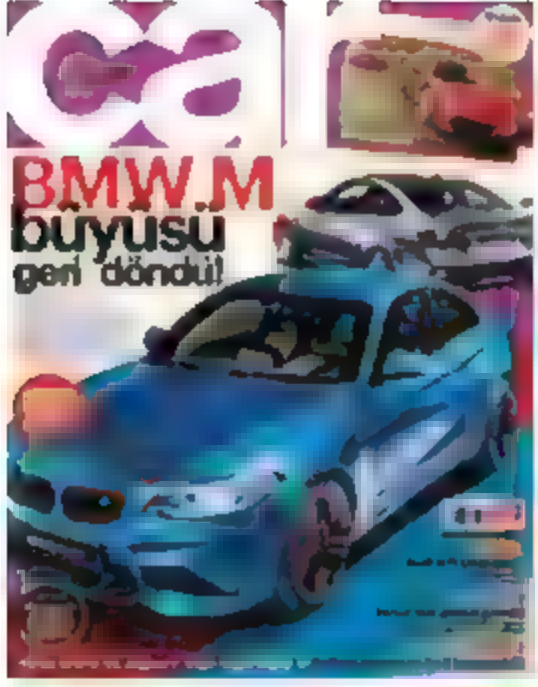
Şimdi, E-Serisi'ndeki Mercedes me connect hizmetleri sayesinde, otomobilinize uzaktayken bile çok yakınsınız. Uzaktan Merkezi Kilit Kontrolü özelliğiyle otomobilinizi uzaktan kilitleyebilir, kilidini açabilirsiniz. Uzaktan Araç Durumuna Erişim ile lastiklerinizin basıncından illecek suyunuza kadar her türlü bilgiyi, sanki direksiyonunuzun başındaymış gibi bilirsiniz. Şimdi aracınıza uzaktayken bile hakimsiniz.

Mercedes me connect uzaktan erişim hizmetleri, 2017 imal yılı bir Mercedes-Benz otomobil ile ücretsiz edinilebilen bir Mercedes me hesabı gerektirir. Kullanıma açılmasından itibaren üç yıl süre ile ücretsiz sunulur. G-Serisi'nde bu hizmetler değişiklik gösterebilir. Detaylı bilgi için Mercedes-Türk bayileri ile iletişime geçebilirsiniz.

Mercedes me



10 yılda tam 113 sayı



SINIFININ EN HEYBETLİSİ KODIAQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



SKODA'nın tercihi 

Sınıfının en geniş iç hacmi, en ileri mobil teknolojileri, baştan çıkarıcı görünümü ve güçlü tasarımıyla ŠKODA Kodiaq şimdi Türkiye'de. Onunla tanışmak için sizi showroom'larımıza bekliyoruz.

ŠKODA Kodiaq için ortalama yakıt tüketimi 5.7-7.1 litre/100 km arasında olup CO₂ salımı 139-163 g/km arasındadır.



/SkodaTurkiye
www.skoda.com.tr

Motul ve Subaru iş birliği Türkiye'de büyüyor



by **MOTUL**

Dünyanın önde gelen madeni yağ üreticilerinden Motul'un Subaru markası için özel olarak geliştirdiği ve "Subaru By Motul" adını verdiği madeni yağ serisi, yapılan anlaşma ile 2011'den beri Subaru yetkili servislerinde kullanılıyor.

BENZİNLİ VE DİZEL tüm Subaru modelleri için özel olarak üretilen Motul ürünleri, Subaru markası ile özdeşleşen boxer tipi motorların en iyi performansta çalışması için formüle edilmiştir.

Uluslararası düzeyde devam eden işbirliği, Türkiye'de Bayraktar Grubu ile başarıyla sürdürülüyor. Türkiye'de Bayraktar Grubu tarafından temsil edilen Subaru

markası Motul kalitesi ile kullanıcılara ulaşıyor. Böylece tüm Subaru kullanıcıları, doğru madeni yağı güven ve rahatlıkla tercih edebiliyor. 5W30 viskoziteye sahip "Subaru By Motul" madeni yağlarının 1 ve 5 litrelik ambalajlarının yanı sıra, aracın modeline ve ihtiyacına göre farklı viskozitelerdeki Motul ürünleri de Subaru yetkili servislerinden temin edilebiliyor.

Bununla birlikte; Motul'un 2015 senesi-

nin Şubat ayından bu yana gerçekleştirdiği Türkiye turu, Subaru BRZ ile devam ediyor. Bugüne kadar 30 bin kilometrenin üzerinde mesafe kat eden Motul'un roadshow aracı, gittiği şehirlerde düzenlenen aktivitelerde büyük ilgi görüyor. Yaklaşık 2000 noktayı Subaru BRZ ile ziyaret eden Motul ekibi, Road Show'a 2016 yılında da hız kesmeden devam edecek.

İngiliz Efsanesi Motul ile Döndü

Efsane İngiliz spor otomobili üreticisi TVR, Eylül ayında yaptığı lansmanla yeni Griffith'i tanıttı. TVR, 70. kuruluş yılına özel ürettiği V8 motorlu yepyeni Griffith için madeni yağ olarak Motul'u tercih etti.

BAĞIMSIZ ARAÇ ÜRETİCİSİ TVR, yıllar içerisinde spor otomobil dünyasında iz bırakan, Griffith, Chimaera ve Cerbera modelleriyle dikkatleri üzerine çekti. 70. yıla özel üretilen yeni Griffith ise Cosworth tarafından geliştirilen 5.0 litrelik motora sahip. o'dan 100 km/s hıza 4 saniyenin altında çıkan otomobilin ağırlığı sadece

1250 kg. Motul'un yüksek performans uygun tam sentetik motor yağı ise bu motorun geliştirme sürecinde de kullanıldı. Cosworth mühendisleri, ulaştıkları yüksek performansta Motul'un katkısının büyük olduğunu vurguladı.

Yeni TVR Griffith, McLaren F1'in arkasındaki adam olarak bilinen Gordon Murray ile birlikte tasarlandı. Yeni TVR Griffith'in

düşük ağırlıkta kalması ve yüksek burulma direncine sahip olması için Gordon Murray Design'ın tescilli iStream karbon fiber şasi teknolojisi kullanıldı.

Motul ile TVR arasındaki mükemmel uyuma vurgu yapan Motul Global Genel Müdürü Arnaud Laire şunları söyledi: 'Çalışmalar başladığı andan itibaren otomobili görmek için sabırsızlanıyorduk. Ürünlerimizin kalitesi ve performansı ile TVR'a tam uyum göstereceğini biliyorduk. Çünkü yüksek kaliteli otomobiller, yüksek kaliteli ürünlere ihtiyaç duyarlar.'

Sadece 500 adet üretilecek bu özel İngiliz spor otomobiliye sahip olacak şanslı kişiler Motul'un ürün yelpazesini de deneyimlemiş olacak. Şanzıman yağı, diferansiyel yağı, fren sıvısı, soğutma suyu ve cam yıkama sıvısı da dahil olmak üzere tüm yüksek kaliteli Motul ürünleri TVR ile mükemmel uyumunu sergileyecek.

TVR

MOTUL

OFFICIAL
LUBRICANT
PARTNER



Motul'un yüksek performans uygun tam sentetik motor yağı bu motorun geliştirme sürecinde de kullanıldı.

MOTUL YAKIT VERİMLİLİĞİNİ ARTIRMAK VE EMİSYON DEĞERLERİNİ AZALTMAK İÇİN ARAÇ ÜRETİCİLERİ İLE GÜCÜNÜ BİRLEŞTİRDİ

MOTUL SPECIFIC SERİSİ

Son nesil uluslararası standartların ötesinde araç üreticileri tarafından test edilip resmi olarak onaylandı.



Motul Specific 508 00 509 00 0W20



Porsche, Volkswagen ve Audi benzinli ve dizel motorları



%1.5'a kadar yakıt tasarrufu



Motul Specific LL-14 FE+ 0W20



Son nesil benzinli BMW ve MINI motorları



%3'a kadar yakıt tasarrufu



Motul Specific LL-12 FE 0W30



Son nesil benzinli ve dizel BMW ve MINI motorları



1.5%'a kadar yakıt tasarrufu



Motul Specific 5122 0W20



Son nesil benzinli Jaguar, Land Rover motorları



%3.8'a kadar yakıt tasarrufu

EKONOMİSİ.

YAKIT

MOTUL

car

10.

YIL için

NE DEDİLER?



EyeSight
Driver Assist Technology

subaru.com.tr

SUBARU EYESIGHT İLE GÜVENLİĞİNİZ FAZLADAN BİR ÇİFT GÖZE EMANET

*EyeSight Sistemi; Adaptif Hız Kontrolü,
Dengeli Sürüş Uyarısı, Şerit İhlal Uyarısı, Şeritte Kalma Asistanı,
Çarpışma Önleyici Frenleme, Çarpışma Önleyici Gaz Kontrolü,
Yan Görüş Kamerası, Kör Nokta Uyarısı,
Geri Manevra Trafik Uyarısı



*EyeSight Sürüş Destek Teknolojisi Forester modelimizin
2.0i Premium Plus paketinde bulunmaktadır.



SUBARU

Confidence in Motion

- twitter.com/turkiyesubaru
- facebook.com/turkiyesubaru
- instagram.com/subaruturkiye
- youtube.com/TRSubaru

NE DEDİLER?



Giovanni Gino Bottaro
Doğuş Otomotiv-Audi
Marka Genel Müdürü
Yayınlandığı ilk günden bu yana, Türk otomotiv basınının önde gelen yayınlarından biri olan, otomotiv dünyasındaki gelişmeleri okurlarına ve Türkiye otomotiv profesyonelleriyle buluşturan derginizin 10'uncu yaşını kutlarım.



Murat Çakır
Bayraktar Otomotiv Genel Müdürü
Otomobil yayıncılığının prestijli ve saygın otomobil dergileri arasında yer alan, yenilikleri ve tarafsız yayıncılık ilkesiyle okuyucuların takdirini kazanmayı başarmış olan **Car Dergisi'nin Türkiye'de yayın hayatına başlamasının 10'uncu yılını kutluyor, başarılarının devamını diliyorum.**



Sinan Özkök
Nissan Türkiye Genel Müdür
Son 10 yıldır otomotiv dünyasındaki yenilikleri ve gelişmeleri otomobil tutkunlarına aktararak sektörün gelişmesine katkı sağlayan ekibinizi kutluyor, başarılarınızın devamını diliyorum.



Emre Doğueri
Citroën Genel Müdürü
Otomobil yayıncılığına tarafsız test izlenimleri ve gündem yaratan haberleriyle yön veren, sektörün köklü ve prestijli yayınlarından **Car Dergisi'nin 10'uncu yaşını kutluyor ve derginin hazırlanmasında emeği geçenleri içtenlikle tebrik ediyorum. Car Dergisi'ne bundan sonraki yayın hayatında başarılar diliyorum.**



Altan Aytaç
Fiat İş Birimi Direktörü
Değerli CAR Türkiye Ekibi, Dünya genelinde otomobil meraklılarının tutkuyla takip ettiği **CAR Dergisi'ni, Türkiye'de yayına başladığı ilk günden bu yana ilgiyle takip ediyorum. 10'uncu yayın yılınızı kutluyor, Fiat markası adına başarılarınızın katlanarak süreceği nice yıllar diliyorum. Sevgi ve Saygılarımla**



Sinan Saip Bel
Alfa Romeo & Jeep Marka Direktörü
Değerli CAR Türkiye Yetkilileri, **CAR Dergisi, otomobil efsanesini dünya çapında simgeleyen en köklü yayınların başında gelmektedir. Alfa Romeo & Jeep ve Fer Mas Ailesi olarak ilgiyle takip ettiğimiz yayının Türkiye'deki 10'uncu yaşını kutluyor, tüm ekibe başarılar diliyorum.**



YENİ HİKAYELERİN OLSUN. YENİ MINI COUNTRYMAN ALL4.

Daha geniş iç hacmi ve bitmek bilmeyen keşif tutkusuyla
MINI ailesinin 4-çeker yeni SUV üyesi.

mini.com.tr/YeniMINICountryman



NE DEDİLER?



Şükrü Bekdikhan
Mercedes-Benz Otomobil Grubu
Türkiye Direktörü
Otomotiv sektörünün nabzını tutan, gelişmeleri ve yenilikleri istikrarlı bir şekilde tam 10 yıldır yayınlayan Car dergisini bu başarısından dolayı Mercedes-Benz Türk ailesi olarak tebrik ederiz. Sürdürülebilir yayıncılık anlayışı ve otomobil tutkusu ile her ay bu dergiyi otomobil severlerle buluşturan Car dergisi ekibini kutlar, başarılarla dolu nice yıllar dileriz.



Cem Özütok
Honda Türkiye
Satış ve Pazarlama Gn.Md.Yrd.
Yayın hayatına başlamış olduğu andan itibaren en zengin içerikleri, sektörün heyecanını yansıtan konuları okuyucularına taşıyan CAR Dergisi'nin onuncu yıldönümünü kutlarız. Onuncu yılına ulaşan yayın hayatınız suresince müşterilerimizle aramıza kurduğunuz köprü için teşekkür eder, daha nice on yıllara doğru ilerlemenizi dilerim.



Önder Göker
Hyundai Assan Genel Müdürü
Otomobiller insanlık tarihi için son derece önemli bir icattır. Otomobil yayıncılığı da bu tutkuya gönül verenlerin belki de ne önemli buluşlarından biridir. Otomobil yayınları, okuyucular ve üreticiler arasında muazzam bir döngü vardır ve bu döngüye öncülük eden yayınların başında şüphesiz Car dergisi gelir. Hyundai Assan ailesi olarak, otomobil kültürünü okuyucularına 10 yıldır kesintisiz olarak aşılayan Car dergisine ve emek veren tüm çalışanlarına nice başarılı yıllar ve özel sayılar diliyorum.



Özgür Yücetürk
Ford Otosan Pazarlama, Satış ve Satış Sonrasında Sorumlu Genel
Müdür Yardımcısı
Kurulduğundan bu yana aynı azim; aynı editör ve yayıncı ile sektörümüzdeki tüm yenilikleri objektif bir şekilde bizlere aktaran Car Dergisi ekibini tebrik ediyorum. Türkiye'deki 10. yılını kutlayan Car Dergisi'nin bugünlere gelmesinde emeği geçen çalışanları kutluyor, sektörümüze olan katkıları için teşekkürlerimi sunuyorum.



Selim Okutur
Lexus Türkiye Direktörü
Değerli CAR Dergisi, Yayıncılık sektöründe elde ettiği istikrarla birlikte 10. yaşına giren CAR dergisini bu başarıdan dolayı tebrik ediyorum. Özellikle orijinal ve farklı konuları, Türk okuyucularıyla buluşturan CAR dergisinin farklı bir yerde olduğunu düşünüyorum. Başta Mahmut Hayırlıoğlu olmak üzere CAR dergisi çalışanlarının başarılarının daim olmasını dilerim Saygılarımızla



Tuba Sefayi Atalan
Nissan Türkiye Kurumsal İletişim
Otomotiv basınının güçlü temsilcilerinden biri olan Car Dergisi'ni kuruluşunun 10. yılı dolayısıyla tebrik ediyor, başarılarının devamını diliyorum.



BMW Motorrad



HEYECANI DA AVANTAJLARI DA ZİRVEDE YAŞA.

MAKE LIFE A RIDE.

BMW Motorrad heyecan verici fırsatlarıyla seni bekliyor.
BMW G 310 R şimdi 31.300 TL'den* başlayan fiyatıyla
BMW Motorrad Yetkili Satıcıları'nda.
Detaylı bilgi için: 0850 252 10 10



/BMW Motorrad_Türkiye



bmwmotorradturkiye



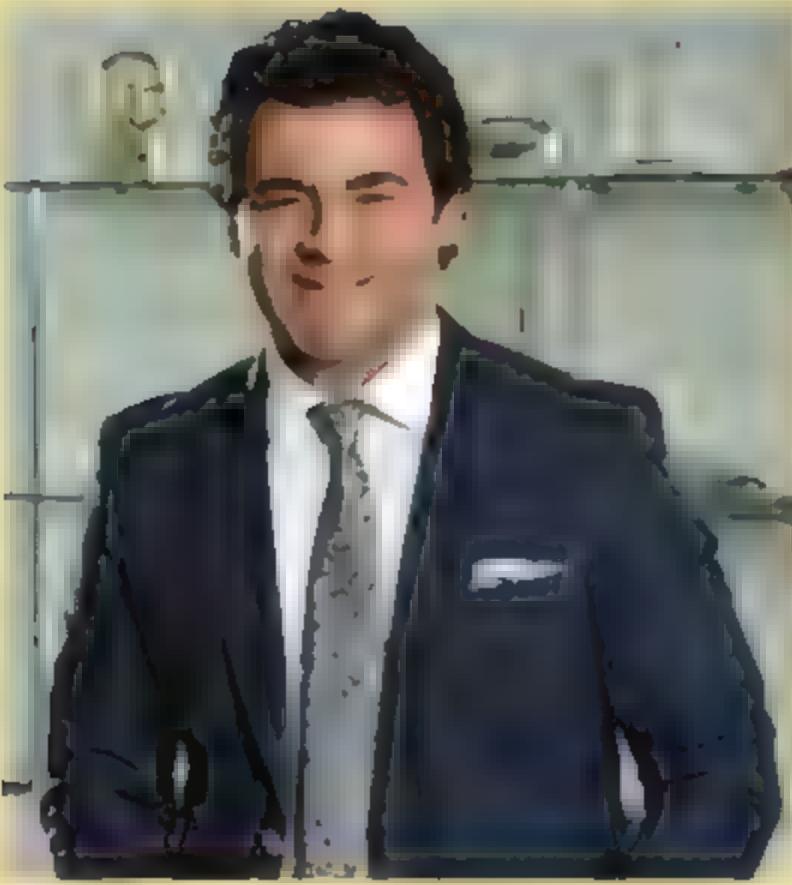
@BMW Motorrad_TR

Borusan Otomotiv

İnce zevkler, yüksek standartlar.

*G 310 R modelinin yukarıda tavsiye edilen perakende satış fiyatına tescil masrafları dahil değildir.

NE DEDİLER?



Dr. Berk Çağdaş
Renault Mais Genel Müdür
Car dergisi, Türkiye'de 10 yıldır otomotiv dünyasının bugününü ve yarınını takip etmek isteyen otomobilseverlere ulaşıyor. Sektördeki güncel modellerin yanı sıra gelecek modellere ait bilgileri de takip ederek tüketiciye referans oluyor. Uzun yayın hayatının nice 10 yıllara erişmesi dileğiyle, emeği geçen ekibini kutlarım.



Tolga Senyücel
Genel Müdürü
Yüce Auto Skoda
Değerli CAR Dergisi; Geçtiğimiz yıl 100. sayısını ve şimdi ise 10. yılını kutlayan CAR dergisinin elde ettiği istikrar, yayıncılık anlamında büyük bir önem taşımaktadır. CAR dergisinde bugüne kadar emeği geçen herkesi kutlarım. Tüm CAR dergisi ailesinin başarılarının devamını temenni ederim.



Ali Haydar Bozkurt
CEO Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş.
Sayın Mahmut Hayıroğlu
CAR Dergisi
On yıl önce yayın hayatına başlayan ve sektörümüze getirdiği yenilikçi bakış açısıyla önemli bir boşluğu dolduran Car Dergisi, içerik zenginliği ve üstlendiği misyon ile kılavuz yayınlar arasında yerini almıştır. Car Dergisi'nin 10'uncu yılını kutluyor, emeği geçenlere sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



Volvo Car Turkey Genel Müdürü
Sabri Sözen
Sevgili Car Ailesi,
Otomotiv sektöründe aralıksız 10 yıldır yayın hayatını başarıyla sürdüren Car Dergisi'ni, her ay ilgiyle takip ediyoruz. Bugüne kadar bizlere ve sektöre kattığınız değerler için Car Dergisi'nin tüm ekibine teşekkür ederiz. 10. yılınızı tebrik eder ve yayın hayatınıza başarılarınızla devam etmenizi dileriz.

Laurent PERNET
Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş.
Genel Müdür

CAR Dergisi'nin Türkiye'deki 10. yaşını kutluyor, bu yayında emeği geçen herkesi tüm içtenliğim ile tebrik ediyorum.

Otomotiv dünyasının tarihçesine tanıklık etmiş olan ve yayın politikasından ödün vermeden giriyor olması CAR Dergisi Ekibi'nin ilk günkü heyecan ve inanç ile bu yayını hazırladığının en büyük göstergesidir. Türkiye'de görev yapacağım süre içerisinde CAR Dergisi, Türkiye ve dünya otomotiv sektörü ile ilgili bilgilerimin zenginleşmesine önemli bir katkı sağlıyor. Peugeot adına sektöre katkılarınız dolayısıyla okuyucularınız önünde emeği geçen tüm CAR Dergisi ekibine teşekkür eder, yayına daha da uzun bir hayat dilerim. Saygılarımızla



Kemal ÖREN
TÜVTÜRK Genel Müdürü
Sayın Mahmut Hayırlıoğlu,
Uzun yıllardır otomotiv sektörüne kattığınız değer ve dinamizmin önemli bir göstergesi olan Car Dergisi'nin 10'uncu yaşını kutlarım. TÜVTÜRK Ailesi adına sizin nezdinizde 10 yıl boyunca sektörümüz için önemli bir kaynak olan bu dergiye emeği geçen tüm çalışma arkadaşlarınıza da sevgi ve saygılarımızı sunarım. Başarılarınızın devamı dileğiyle;

IONIQ hybrid

Doğuştan hibrit.

- Düşük şehir içi yakıt tüketimi ve sessiz sürüş
- Ferah iç mekân ve 443 litrelik geniş bagaj hacmi
- 7" dijital gösterge ve 8" navigasyonlu bilgi eğlence sistemi



 **HYUNDAI**

hyundai.com.tr |  |  |  | 



7 Yıl / 100.000 km
Hibrit akü
(yüksek voltaj)
garantisi.



Hyundai'nin
tercihi
Shell HELIX

2 yıl/60.000 km yasa garantisi ek olarak sadece nihai tüketiciler için yeni araç satışından itibaren 3 yıl/50.000 km, 5 yıl/100.000 km veya 7 yıl/80.000 km ücretsiz onarım güvencesi seçenekleri mevcuttur. Detaylı bilgi garantisi kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. Hyundai IONIQ modelinin resmi spesifik CO₂ emisyonu (715/2007/EC) 92 g/km, resmi yakıt tüketimleri (715/2007/EC) lt/100 km, şehir içi 3,9, şehir dışı 3,9 ve birleşik 3,9'dur.

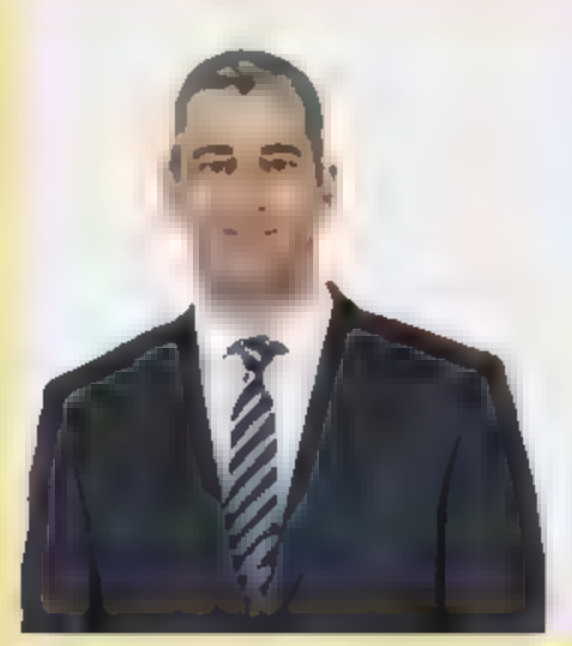
NE DEDİLER?



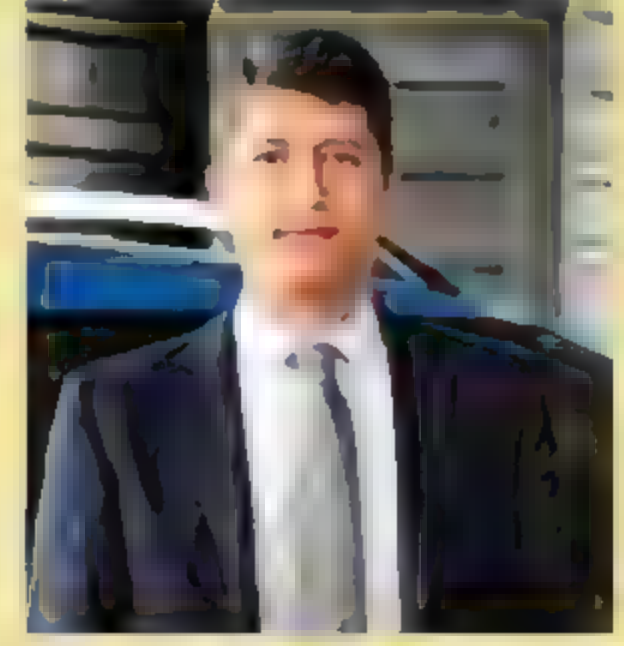
Barış Erdim
Pazarlama Grup Müdürü
Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş.
Sayın Mahmut Hayırlıoğlu CAR Dergisi Sektörümüzde alanlarında uzmanlaşmış yayınlar, son kullanıcı açısından en önemli bilgi kaynaklarından birini oluşturuyor. Car Dergisi de 10 yıldır kesintisiz sürdürdüğü yayınlarıyla bilgiye ulaşmada uzmanlaşmış yayınlar arasındaki yerini alıyor. Bu düşünce ile Car Dergisi'nin 10'uncu yılını kutluyor, başarılarla dolu nice yıllar diliyorum.



Ümit Karaarslan
Suzuki Motorlu Araçlar Pazarlama A.Ş. Genel Müdürü
Otomobil yayıncılığı gibi zorlu bir faaliyet alanında 10.Yıl'a ulaşma başarısını gösteren CAR dergisini ve yayın ekibini kutluyorum. CAR dergisi, istikrarlı çizgisini yayın sorumluluğu ve tecrübeli ekibiyle harmanlayarak tüm otomotiv sektörünün dinamiklerini doğru ve kaliteli bir şekilde okuyucularına ulaştırarak özellikle ürünsel gelişmeleri net ve tarafsız bir şekilde vermeyi sağlamak gibi çok önemli bir görevi yerine getirmektedir.



Kerem Güven
Genel Müdür
Volkswagen Ticari Araç Sevgili Car Dergisi ekibi,
Dünyanın prestijli otomotiv yayınlarından olan Car Dergisi'ni 10 yıl boyunca Türk okuyucular ile buluşturduğunuz ve Türkiye otomotiv sektörüne yönelik gerçekleştirdiğiniz başarılı çalışmalar için, katkısı olan tüm çalışma arkadaşlarınızı kutlarız. Nice 10 yıllara.



Halil Karagülle
Subaru Türkiye Genel Müdürü
En güncel haberleri otomobil meraklılarıyla her ay buluşturan, içerik ve görsellik anlamında öncü kimliğini aralıksız 10 yıldır sürdüren Car Dergisi'nin yeni yaşını kutluyor, hem çalışanlarına hem de sadık okurlarına en içten sevgi ve saygılarımı iletiyorum.



Özcan Keklik
Opel Türkiye Genel Müdürü
Dinamik sektörümüzde meydana gelen çarpıcı gelişmeleri ve değişimleri objektif yayın politikasıyla tüm otomobilseverlere en iyi şekilde ulaştırmak üzere takdire değer bir çalışma ve çabayı on yıldır kesintisiz olarak ortaya koyan Car dergisi ailesini tebrik ederim. Otomobil dünyasının nabzını tutan derginin ve Mahmut Hayırlıoğlu önderliğindeki tüm Medyalink grubu çalışanlarının başarılarının nice on yıllar sürmesini dilerim.



Anıl Gürsoy
SEAT-PORSCHE-DOD Genel Müdürü
Car dergisi 10 senelik yolculuğunda hem sektörün en saygın yayınlarından biri oldu hem de markalarımızın gelişimine önemli katkı sağlayarak, desteğini hep yanımızda hissettiğimiz bir iş ortağı oldu. Car dergisinin değerli ekibini ve Mahmut Bey'i en içten dileklerle tebrik eder, başarılarının devamını dilerim.



Kubilay Polat
Volvo Car Turkey Pazarlama ve Ürün Müdürü
10 yıldır verdiğiniz emeklerle bugün otomotiv sektörünün prestijli bir yayınlarından birini bizlerle buluşturduğu için Car Ailesi'ne teşekkürlerimizi sunuyoruz. Türkiye ekonomisinin kilit sektörlerinden biri olan otomotivde, Car Dergisi gibi önemli bir yayının 10. yılını kutlaması sektör adına umut verici. Yayın hayatınızda nice 10 yıllara...



Nurkan Yurdakul
Mazda Genel Müdürü
Otomotiv yayıncılığını çok önemsiyoruz. Araç sahipleri ve potansiyel tüketiciler için bilgi kaynağı olan otomotiv yayıncılığı üretici ile tüketici arasında bir köprü kurmakta. Ürün ve hizmetleri tüketici tarafından doğru bilgilendiriliyor. Tüketici ise, ürün ve hizmetlerin rekabetteki durumlarını daha net görebiliyor. Otomotiv sektöründeki en son gelişmeler hakkında her zaman detaylı bilgi alabildiğimiz, CAR dergisine bu güne kadar ki çalışmaları ve emeği için kutluyor, yayın hayatında daha nice başarılarla imza atacağına inanıyoruz.

**MICHELIN İLE
KIŞI DAHA ÇOK SEVECEKSİNİZ.**



15 EYLÜL • 15 ARALIK TARİHLERİ ARASINDA

MICHELIN VE EUROMASTER YETKİLİ BAYİLERİNDEN YAPACAĞINIZ

MICHELIN MARKA LASTİK ALIŞVERİŞLERİNİZDE

**160 TL'YE VARAN
SERVİS FIRSATI!**

www.michelin.com.tr



10

YILIN

ENİİYİ

KONULARI

TARZ SAHİBİ KADINLAR İÇİN OTOMOBİLLER



Mayıs 2010

İkon savaşları

Mini'nin bir ikon olduğu keskin bir şekilde Mini'nin ikonik tahtına aday olan Audi A1 ve Alfa Romeo 4C'nin yenebileceğini mi?



Aralık 2010



920 HP ve üç farklı çekiş sistemi bir arada

1000 HP civarında güç ve üç farklı çekiş sistemi sunan
Peugeot 3008, her şeyden birazdır.



Eylül 2010



Her şeyden biraz

Peugeot 3008 her şeyden biraz barındıran özellikleri sayesinde bizi
için ideal otomobillerden biri olarak karşımıza çıkıyor.

Mart 2010

BU AYKI TEST ARACIYMIZ Peugeot 3008. Bu araç, 1000 HP civarında güç ve üç farklı çekiş sistemi sunan bir otomobildir. Bu özellikleri sayesinde bizi için ideal otomobillerden biri olarak karşımıza çıkıyor. Peugeot 3008, her şeyden birazdır. Bu araç, 1000 HP civarında güç ve üç farklı çekiş sistemi sunan bir otomobildir. Bu özellikleri sayesinde bizi için ideal otomobillerden biri olarak karşımıza çıkıyor.

HAYALLERİN DE ÖTESİNDE



Mart 2011

Aynı gün içerisinde 9 ayı
performans otomobili kullanacaksın;
hangilerini istersin hayal et
deseler herhalde utanıp bu kadar iyi
otomobili yan yana getiremezdim.
Ama gerçek, hayallerin bile ötesinde
bir sürücülükla çaldı kapımı.

VITARA!

HEPSİ VE DAHA FAZLASI

1.4 Turbo Motor BOOSTERJET
10,1" Multimedya Sistemi & Navigasyon
RBS (Radar Destekli Fren Sistemi)
All Grip 4x4 Sürüş Sistemi



SUZUKI'LERE
AVANTAJLI
YAKIT ALIMI

 Aytemiz

SUZUKI'YIN TERCİHİ

 Castrol



İlanda yer alan görsel 1.4 S Benzinli 4X2 AT (çift renk) versiyonu için geçerli olup, standart olmayan ilave aksesuar ve donanımlar içerebilir veya yukarıda belirtilen donanım özellikleri seçilen versiyona göre farklılık gösterebilir. Vitara modelinin ortalama yakıt tüketimi 5,2-5,7 l/100 km bileşik CO₂ emisyonu 122-131 g/km arasında değişmektedir.

car
BEST OF
10 YEARS

WRC DEN ÖNCE YOLLARDA

Haziran 2011



Şubat 2012



Mayıs 2012 V40 T3



Volvo V40 T3
V40 T3 son dönemde kullandıklarım arasında en beğendiğim otomobildi. Tasarım, işlevsellik, performans ve güvenliğinin bu kadar iyi birleştiği otomobil bulmak gerçekten zordur.

İHTİYAPLARIMIZ MEKCEP YOL

Şubat 2013

Audi Teknoloji ile bir adım önde



Tutkularınızın yeni terminali: Şenyıldız Topkapı



Hayalinizdeki Audi'yi en ince ayrıntısına kadar tasarlayabileceğiniz teknolojik lounge'larımız ve daha birçok yenilikçi hizmetimizle şimdi yeni yerimizde, Topkapı'dayız. Ayrıcalıklı hizmet anlayışımızla tanışmak için sizi de iki kez dünyanın en iyi Audi Yetkili Servisi olarak tescillenen Şenyıldız'a bekleriz.

Şenyıldız

Maltepe Mah. Litros Yolu Sok. No: 22 34010 Zeytinburnu/İstanbul
Tel: (212) 402 20 00 Faks: (212) 638 01 33
Şenyıldız bir Doğu Otomotiv Servis ve Tic. A.Ş. yetkili satıcısıdır.



YAG 2 AVC - LE TUR ZAMAN
Mercedes CLA45 AMG

Ocak 2014

MERCEDES CLA 45 AMG

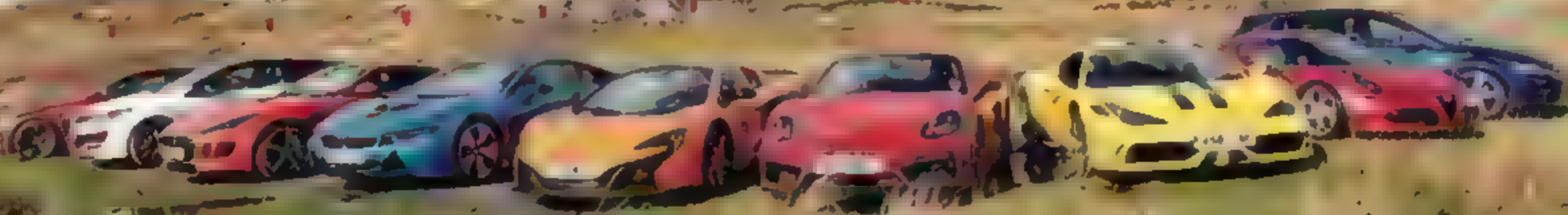


300 HP gücü, 7 ileri çift kavramalı şanzıman ve 4x4 sistemi sayesinde, İzmit Körfez Pisti'nde 52.8 saniye gibi oldukça iyi bir zaman gerçekleştirerek genel klasmanda dördüncü sıraya yerleşti.

00:52.8

YILIN EN İYİ ! SPOR OTOMOBİLİ

Ocak 2015



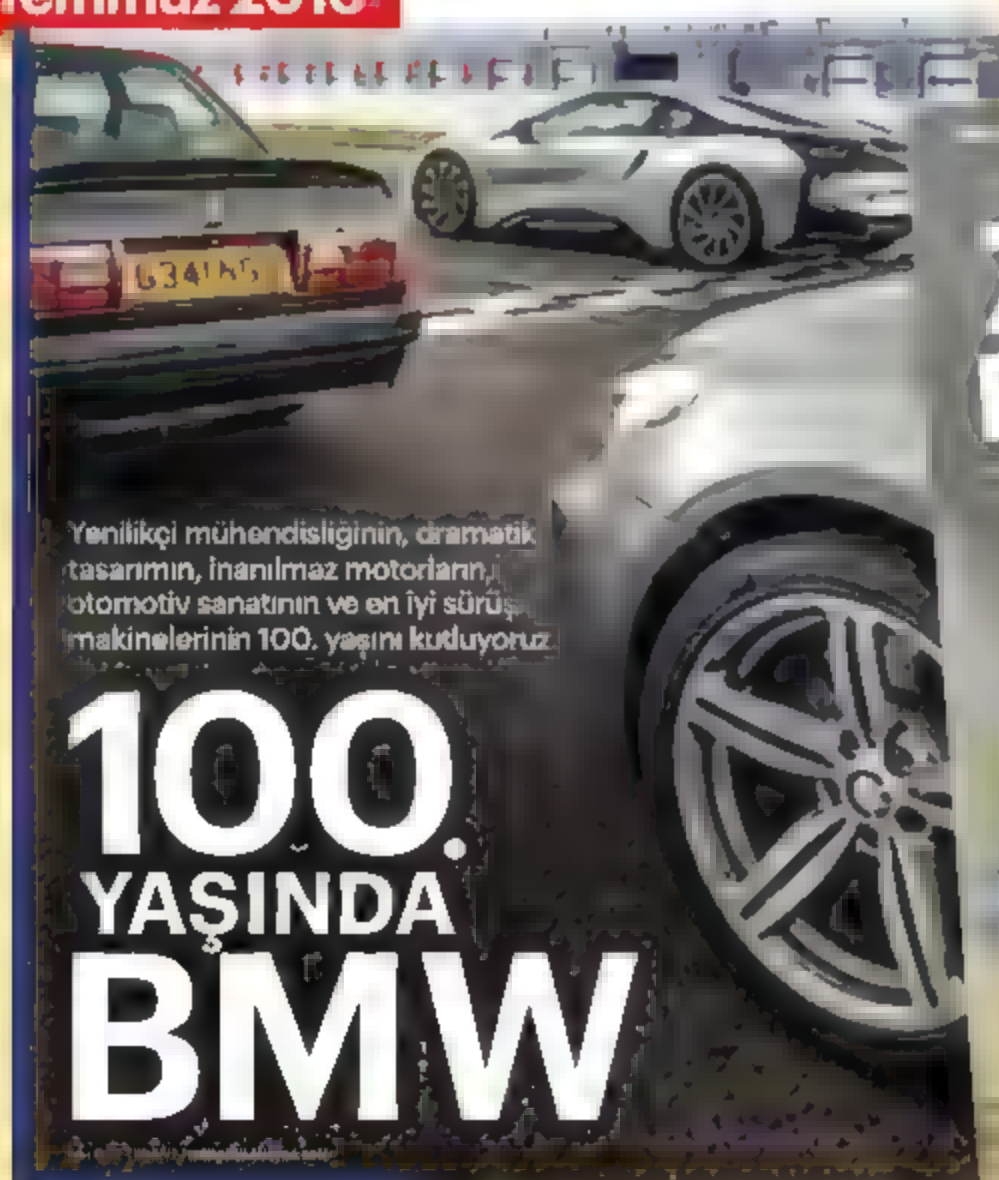
[illegible]

A diagram showing a car inside a tunnel. A sensor on the ceiling of the tunnel is emitting waves towards the car, illustrating the use of sensors for monitoring and safety in confined spaces.



Opet

Opet Petrolcülük A.Ş.'ye ait olan Akıllı Dolum Sistemi, sisteme dahil Opet istasyonlarında geçerlidir. Müşterilerin hizmetten yararlanması için YAKIT yazıp plaka ve yakıt tipini aralarında birer boşluk bırakarak 6738'e SMS göndermesi veya 444 67 38 numaralı Opet Müşteri Hizmetleri'ni arayarak kayıt olması gerekmektedir. Örnek: "YAKIT 34ABC12 Benzin" Akıllı Dolum Sistemi'ne yakıt olan müşteriler www.opet.com.tr/akıllıdolumsisteminde yer alan program koşullarını kabul etmiş sayılır. Sisteme başarılı kayıt olduktan sonra sadece kayıtlı belirlenen plaka ile eşleşen yakıt tipinde akaryakıt alımına izin verilecektir. Sistemden ayrılmak için 444 67 38 numaralı Opet Müşteri Hizmetleri'ni aranması gerekmektedir. Sistemin çalışabilmesi için akaryakıt alımı öncesi yazarkasaya girilen plaka bilgisinin sisteme kayıt edilen araç plaka bilgisi ile aynı olması gerekmektedir. Opet Petrolcülük A.Ş. sistemi durdurma ve değiştirme hakkını saklı tutar. Detaylı bilgi www.opet.com.tr/akıllıdolumsisteminde ve 444 67 38 Opet Müşteri Hizmetleri'nde. Ayrıca kasaya girmeden ödeme yapılmasını sağlayan Opet Mobil Ödeme Sistemi ve ücretsiz Wi-Fi ile ilgili detaylı bilgi www.opet.com.tr ve Opet Mobil uygulamasında.



Volkswagen Polo

85 TL' den

en uygun fiyatlarla



444 0 556

www.aveccarrentals.com

İstanbul Atatürk Havalimanı (İç ve Dış Hatlar)
İzmir Adnan Menderes Havalimanı
Ankara Esenboğa Havalimanı
Milas-Bodrum Havalimanı
Edremit Koca Seyit Havalimanı
İstanbul Tekstilkent (Avek Otomotiv)
İstanbul Ümraniye (Avek Otomotiv)
Çanakkale (Avek Otomotiv)

ZUBİZU üyelerine
%35 indirim



avec
Car Rentals

SEKTÖREL

Otomobiller, insanlar, hava girişleri ve analiz: CAR'a göre bu ay.



BMW'nin elektrikli geleceği burada

2025'te Alman markaya tam 25 adet elektrik motorlu araç gelecek. Bunların 12 tanesi tamamen elektrikli olacak. İlk dalgaya öncülük eden model ise, bataryadan güç alan 4-serisi. Hala elektrikli araçlar konusunda endişeli misiniz? Olmayın.

ELEKTRİKLİ MOBİLİTE geleceği artık geldi. Bu sözler, Frankfurt Otomobil Fuarı'nda Münih son konseptini gösterirken BMW patronu Harald Krüger tarafından sarf edildi. Eğer üç yıl sonra üretim versiyonu geldiğinde konseptte benzeyecekse, bu teknolojiye inanma konusunda istekliyiz. Çünkü bu heyecansız görünen bir elektrikli araç değil. Heyecan verici sürüşe sahip bir elektrikli. Bu, BMW'nin hızla büyüyen elektrikli ürün gamının bir parçası olacak. 2021'de dört güçlü hibrit veya bataryalı araç olacak; 2025'te ise bu rakam 25'e çıkacak.

Burada gördüğünüz akıcı, alçak duruşa sahip i Vision Dynamics konsepti, dört kapılı Gran Coupe tarzı bir aile otomobili. Aynı zamanda i3 ve i8'e katılmaya hazır üçüncü i modelinin ön gösterimi. BMW'nin söylediğine göre 0-100 km/s hızlanması dört saniye, maksimum hızı 195 km/s ve menzili 600 km'ye kadar çıkıyor.

BMW şu anki isim stratejisini kullanmaya devam ederse, üretim modelinin ismi i4 olacaktır. Böylece i3'ten panama motoru sahip i-serisi Gran Coupe ile bağlantı da kurulacaktır. Grup tasarım şefi Adrian van Hooydonk konseptteki i Vision

çizginin ve eğimin üretim aracına aktarılacağı konusunda kendinden emin: "Tasarım açısından konsept, geçen yıl sergilediğimiz Vision Next 100'ü baz alıyor. Hala yapacaklarımız var ancak burada gösterdiğimizizin üretime geçeceği konusunda çok iyimserim."

Üretim versiyonu i4 sedan, iki elektrikli motor kullanacak. Dört çeker sürüşe ve tork vektör sistemine sahip olacak. Aynı zamanda arka tekerlekten yönlendirme ve yarı aktif havalı süspansiyon için de potansiyel var. Muhtemelen BMW de, "Tesla'nın farklı güç çıkışları sunan versiyonlar" taktiğini izleyecek. Hatta en hızlı versiyon bir M logosu taşıyabilir. BMW i'de ürün yönetimi müdürü olan Dick Arnold, "i Vision Dynamics bize geniş kullanım fırsatları sunan bir araç. Bu yüzden BMW i ve M arasında bir bağlantı kurulacak zamanlar olacaktır. Şu an M modelleri net bir fotoğrafa sahip ve BMW i de elektrikliyi oluşturuyor. Geçen yıllar içerisinde üst üste geldikleri zamanlar olacaktır. Hiç şüphe yok" diyor.

En hızlı versiyon bir M logosu taşıyabilir

**Tasarım
ikonu yeniden
doğdu**
Böbrek ızgara yeni ve daha uzun bir forma kavuştu. Burada hava girişleri yok. Akıllı yüzeylere sahip mavi çerçeve, otonom fonksiyonlar için çalışan sensörlere ev sahipliği yapıyor.



**BMW'nin söylediğine
göre 0-100 km/s hızlanması
dört saniye, maksimum hızı
195 km/s ve menzili 600 km'ye
kadar çıkıyor. Çok yönlü altyapı
i-serisi ve 7-serisi'nde kullanıldı.
Şarj edilebilir hibrit, bataryalı
araçlar veya eski tarz içten
yanmalı motorlara
uygun.**



BMW i departmanının başındaki isim Robert Irlinger şunu ekliyor: "Gelecekte elektrikli motora sahip M modelleri olacaktır. Bu i ve M markaları arasında bir çakışma demek mi? Elbette hayır. Bazı ortaklaşa çalışmalar olacaktır çünkü elektriklinin getirdiği faydalar var. Mesela en baştan itibaren gelen zirve tork." Peki i4 modelini ne zaman bekleyebiliriz? Arnold i3 ve i8 modellerini işaret ediyor. 2011'deki Efficient Dynamics Vision konsepti 3 yıldan kısa süre içinde i8'e dönüşmüştü. Buna bakılırsa, 2020 civarında satışa hazır Vision Dynamics konsepti görebiliriz.

BMW'nin elektrikliileri açısından i Vision Dynamics tek olmayacak. 2025'te 12'si tamamen elektrikli olmak üzere 25 elektrik motorlu araç planının bir parçası olarak, BMW i gelecek 8 yılda çok konuşulacak. Arnold, "Bazen gelecek planlarınız hakkında konuşmak daha akıllıcadır" diyor. Ama bizim güzel fikirleriniz var. Elektrikli bir Mini hatchback 2019 için üretime hazır. Onu bir yıl sonra elektrikli X3 SUV izleyecek.

Van Hooydonk aynı zamanda dördüncü i modelini de onayladı. Görünüşe göre o da i3 ve i8 arasında olacak. Bu iNext model, markanın otonom teknolojilerinin merkezi olacak. Seviye 3 ve Seviye 5 arasındaki otonom teknolojiyi sunmaya hazırlanıyor. Bu seviyede araç, tehlike anında kontrolü tamamen ele alabiliyor.

Bu teknoloji daha sonra BMW ailesi içerisinde dağılacak. Irlinger, "Bizi Seviye 5 otonom sistemlere götürecek iNext, ana firmanın bu teknolojiyi kullanmasına katkı sağlayacak" diyor. "Mesela i3'te de karbonfiber kullanımı vardı.

Su anda bunu 7-serisi'nde de kullanıyoruz." Bakalım 2021'de neler olacak?

İçeriden aldığımız bilgiler, iNext'in Jaguar i-Pace crossover'ın benzeri olacağı yönünde. Bu crossover ticari anlamda da önemli. Rakip VW Grubu markaları, Volkswagen, Skoda ve Audi 2018 civarında bataryalı elektrikli SUV konseptlerini çıkartacaklar.

BMW, elektrikli mobilitéde i markasıyla öncülük yapmak istiyor. Geliştirme şefi Klaus Frölich, Frankfurt'ta i Vision Dynamics'in örtüsünü kaldırırken "Biz liderlik için buradayız!" dedi. Görünüşe göre rekabette rakiplerinin arkasına düştüklerini biliyorlar ama dövüş yeniden başlıyor.

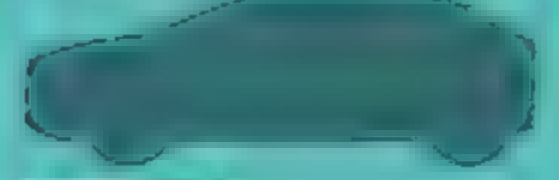
2021 ürün gamı
Herkes için elektrikli BMW



Şu anki şehir için model daha hızlı S versiyonuyla da sunuluyor



İretim versiyonu i Vision Dynamics 2020 civarında satışa hazırlanacak



Otonom crossover 2021'de gelecek ve Jaguar i-Pace ile mücadele edecek



Yukarıya doğru açılan kapılara sahip elektrikli spor otomobil her şeyi başlatan modeldi

2020 civarında satışa hazır Vision Dynamics konsepti görebiliriz

Frankfurt'ta dikkat çeken elektrikli

Frankfurt Otomobil Fuarı'nda



Oldukça güzel değil mi? Honda, Frankfurt Otomobil Fuarı'nda UrbanEV Concept'in ortusunu kapladığında otomotiv dünyası "BUNU YAPIN!" diye haykırdı. Neyse ki Honda zaten plan yaptı ve üretim versiyonu 2019'da gelecek.

Tasarımcılar, N600 ve ilk jenerasyon

Civic'den ilham aldılar ama ilk Golf GTI'zerinde var. Teknik detaylar için erken ama özellikle elektrikli araç platformu kullanıyor ve hafif, yüksek yoğunluklu batarya paketine sahip. Geriye doğru açılan kapıların ardında geniş ve temiz bir kabin var. Orijinal Austin A ile retro tarz kare direksiyon dikkat çekiyor.



Mercedes-Benz otomobil sahipleri bu kışa fırsatlarla giriyor.

5 yaş ve üstü otomobilinizin periyodik bakımlarında Mercedes-Benz Orijinal Motor Yağları'nı tercih ederek, %20'ye varan yedek parça indiriminden faydalanın. Dilerseniz, çeşitli ürünlerden oluşan kış bakım setine de %50 indirimle sahip olabilirsiniz. Üstelik otomobilinizle ilişkinize yeni bir heyecan katacak olan **Mercedes me Adapter** hediye!

Mercedes-Benz
The best or nothing.



- Kampanya, 12 Ekim 2017 - 31 Ocak 2018 tarihlerinde, kampanyaya katılmayı kabul eden Mercedes-Benz Yetkili Servislerde geçerlidir.
- Kampanya, periyodik bakımlarında Orijinal Mercedes-Benz Motor Yağı kullanan, 5 yaş ve üstü (2013 ve altı model yılı) Mercedes-Benz otomobilleri için geçerlidir.
- Aksesuar, Collection, lastik ve kaporta parçaları yedek parça indiriminde değildir.
- Kış bakım setine; silecek lastiği, buz kazıyıcı, kışlık cam suyu ve cam buz çözücü dahildir. Buz kazıyıcı ilanda kullanılan görsel ile farklılık gösterebilir.



Yeni Audi'ler Geliyor!

Audi, eski usul arkadan itişli spor otomobilden kendi kendine giden araçlara ve hızlı stationlara kadar yeni model atağını başlatıyor.

AUDİ KENDİ evindeki otomobil fuarında tüm gücünü gösterir ve 2017'deki Frankfurt Fuarı'nda da üç büyük lansmanla durum değişmedi. Safkan sürüş tutkunları için bir süper spor, acelesi olan aileler için bir station ve teknoloji meraklıları için otonom bir araçla Ingolstadt markası, pazarda ne kadar ileriye gidebileceğini bir kez daha gösterdi.



RS4 Avant

Favori hızlı Audi'lerden biri geri döndü: Yeni RS4 Avant ile tanışın. Acelesi olan aileler için ideal station. Ne yazık ki V8 artık yok ve yerini RS5'deki 2.0 litrelik çift turbo V6'ya bırakıyor. Eğer V8 tınısını istiyorsanız, AMG'nın satıldığı showroom'una gitmeniz gerek. 434 HP ve 600 Nm üreten

Audi'nın uzun aracı, 100 km/s hıza 4.1 saniyede çıkıyor ve opsiyonel RS Dynamic paketiyle 280 km/s hıza erişiyor. Virajlarda da iyi olacağına şüphe yok. Ayrıca quattro dört çeker sistemini, opsiyonel aktif diferansiyelle eşleştirmek mümkün. 2018'in başında yollara çıkacak.

BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Kısaca Porsche** avlayan tempo, 1510 litrelik bagaj hacmi
► **Kilit teknoloji** 1900-5000 d/dak arasındaki 600 Nm torku tsunami etkisi yaratıyor ► **Öne çıkan özelliği** Opsiyonel Nagaro Mavis boyası, orijinal RS2'yi hatırlatıyor



Audi R8 RWS

Modelin bu üç ismi kafanızı mı karıştırdı. R8 RWS'deki isimlendirme arkadan itişli olduğunu ve arka tekerlekten yönlendirme sistemine sahip olduğunu ifade ediyor. Audi özünde aracın arkadan itişli olduğunu vurguluyor.

Evet. R8 nihayet ön taraftaki şartı bırakarak Lamborghini gibi sadece arkaya yöneldi. Kuzeni arkadan

itişli Huracan Coupe gibi, dört çeker R8'e göre daha fazla sürüş eğlencesi sunuyor.

Ayrıca hızlı olduğuna şüphe yok. Ön aktaki aktarmanın atılmasıyla 50 kg hafifledi. 533 HP üreten 5.2 litre atmosferik V10, dört çeker R8'de bile çok canlıydı. Audi'nın iddiasına göre 0-100 km/s hızlanması 3.7 saniye ve maksimum hızı ise 320 km/s.

BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Kısaca** 999 adet olarak sınırlı üretilecek Audi R8 RWS, coupe ve spyder versiyonlarına sahip ► **Kilit teknoloji** Merkezi kardan mili, merkezi diferansiyel ve çoklu kavramanın gıdışıyla 50 kg hafifledi ► **Öne çıkan özelliği** Sürüş modu Dinamikteyken kontrollü drift özelliğine geçebilirsiniz

YENİ

Shell
Yakıtları



wer

DYNAFLEX TEKNOLOJİSİYLE GELİŞTİRİLMİŞ YENİ SHELL YAKITLARINI DENEYİN.

5 yıl süren araştırmalar ve 3 milyon kilometreyi aşkın mesafede yapılan testlerle geliştirilen Yeni Shell Yakıtları, motorunuzu temiz tutup korumaya ve daha verimli bir sürüş deneyimi sağlamaya yardımcı olur.



DAHA İYİ BİR
YOLCULUĞA



Gerçek etki, araç tipi ve durumu, sürüş şekli, hava ve/veya yorulum gibi koşullara göre değişebilir. Dynaflex teknolojisi hakkında daha fazla bilgi için www.shell.com.tr/dynaflex

Geleceğe hızlı bakış

Yeni heyecan verici modeller yolda

Çarpıcı X7 konseptinden Mercedes'in yakın geleceği elektrikli A-Sınıfı'na kadar yeni modelleri inceliyoruz...



BMW X7 iPerformance

Çocuğunuzu okula bırakmak için güzel bir seçenek daha. Şimdilik sadece bir konsept fakat BMW'nin söylediğine göre Concept X7 iPerformance, Münihli firmanın en üst düzey yeni SUV'u olacak. Bunu 8-serisi coupe ve i8 Roadster izleyecek.

İlginç tasarımının arkasında şarj edilebilir hibrit ünite yatıyor. BMW'nin TwinPower turbo benzinlilerinden birini kullanıyor ve dört çeker sürüşü var. X7'nin içinde ise devasa ekranlar, temiz bir kabin ve golf oynayacak kadar geniş bir alan var.

BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** Range Rover'ı alt etmek için Münihli firma tarafından tasarlanmış oldukça buyumüş bir SUV **Teknik özellikler** Teknik detaylar henüz net değil ama şarj edilebilir hibrit teknolojisi ve futuristik kabini söyleyebiliriz **Hedefi** Audi Q7'nin yeterince modern olmadığını düşünenler ► **Üretim olasılığı** Bu aracın üretim versiyonunu 2018'de alabilirsiniz



Porsche 911 GT3 Touring

911R kullanıcılarını şaşırtmak mı istiyorsunuz? Porsche, GT3 modeline opsiyonel "Touring Paketi" sunmaya hazırlanıyor. Bu pakette arka kanat yok, bunun yerine alcantara ağırlıklı daha lüks kabin, biraz daha az sportif tarzda deri ve daha sade gövde kiti var. Bununla birlikte safkan

tutkunlarının hoşuna gideceği şekilde, tek vites kutusu seçeneği altı ileri GT Sports manuel şanzıman. Ayrıca çift kütleli volana sahip. GT3'un harika 500 HP'lık yatık altı silindiri yerinde duruyor. Bu 911'in sakın görünen performans modeli mi? Mumkun olduğu kadarıyla evet.

BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** 911 GT3'un daha sade versiyonu ve arka kanadı yok **Teknik özellikler** Standart GT3 gibi. 500 HP üreten yatık altı motor ile 100 km/s hızlanması 3.9 saniye, maksimum hızı 315 km/s **Hedefi** Sınırlı üretime sahip 911R'i kaçıranlar ► **Üretim olasılığı** Şimdiden hazır, 111 bin sterline sizin



Mercedes EQA

Bu kırıksıklıkları olmayan, devasa jantlı hatchback konsepti, elektrikli A-Sınıfı'nın ön gösterişi ve Mercedes'in alt marka logosunu taşıyan ikinci modeli. Birçok hızlı hatchback modelini endişelendirecek güçle geliyor. İki elektrikli motoru 200 kW (268 HP) ve 500 Nm ürettiyor. Dört

çeker sürüşüne sahip bebek EQ, 100 km/s hıza 5 saniye civarında çıkıyor. Tasarımı, bu yılın başında Şangay'da gösterilen Concept A Sedan ile benzerlik gösteriyor. Hızlı şarj özelliği sayesinde sadece 10 dakikalık şarj ile 100 km yol alınabiliyor. Ayrıca lazer farlar da güzel değil mi?

BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** Küçük tamamen elektrikli Mercedes geleceğin hızlı hatchback'ı rolünde **Teknik özellikler** Çift elektrikli motoru 268 HP güce sahip ve 400 km menzile ulaşıyor **Hedefi** Karbon ayak izini azaltmak ► **Üretim olasılığı** A-Sınıfı ürün gamına 2020 civarında katılacak

Lamborghini Aventador S Roadster

Lambo'nun son üstü açılan süper otomobili burada. Bu araç Monaco sakinlerini ve onların benzeri insanları memnun edecektir. Aventador S Roadster'in metal tavanı açılmak için gerçekten el emeği istiyor. Bu, Ikea mobilyası tutkunlarının eğlencesine benziyor. Ama bunu yaptığınızda 730 HP'lık V12 motorun keyfini daha fazla çıkarabiliyorsunuz.

50 kg'lık dezavantajıyla birlikte Roadster, sert tavanlıya göre sadece 0.1 saniye daha yavaş. Ayrıca arka tekerlekten yönlendirme, manyetoreolojik amortisörler ve kişisel ayarların yapıldığı Ego sürüş modu sistemi de sert tavanlıdan taşıyor. Tüm bunlar top model yolcunuzun koltuğunda çılgın atması için yeterli olacaktır.

BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** Üzerinde delik olan çılgın bir super spor **Teknik özellikler** 730 HP üreten atmosferik V12, 3.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanması, Ego kişisel sürüş modu **Hedefi** Güç gösterisi yapmayı sevenler ► **Üretim olasılığı** Çeyrek milyon sterlinden biraz daha pahalıya almak mümkün



i20 ACTIVE



Hyundai

TUCSON



SUV

SANTA FE



Remember



Macera tutkunlarına özel: **Hyundai i20 Active**

HYUNDAI i20, 5 KAPILI HB ve 3 kapılı Coupe versiyonundan sonra daha yüksek yapı ve SUV görüntüsüne sahip Active versiyonuyla ülkemizde satılıyor. Hyundai i20 Active, 1.0 lt T-GDI 6 ileri manuel ve 1.4 lt otomatik olmak üzere iki ayrı benzinli motorla sunuluyor.

Güncel 5 kapılı versiyon gibi tamamen yeni

bir platform üzerinde inşa edilen otomobil, markanın karakteristik çizgisi olan Akıcı Tasarım 2.0'ın en yeni temsilcisi durumunda. Altıgen ızgara beş kapılı versiyondan farklı olarak tıpkı Coupe gibi ters bir şekilde konumlandırılarak sunuluyor. LED entegre ön farlar, geniş hava girişi ve difüzörlü sportif tamponlar, gri renkli yakıt deposu kapağı, çamurlukları kaplayan dodikler,

SUV havasını pekiştiren tavan rayları, özel tasarım 17 inç jantları ve tasarımda olduğu kadar sürtünme kat sayısının azaltılmasında etkili olan arka stoplar, i20 Active'in başlıca yenilikleri.

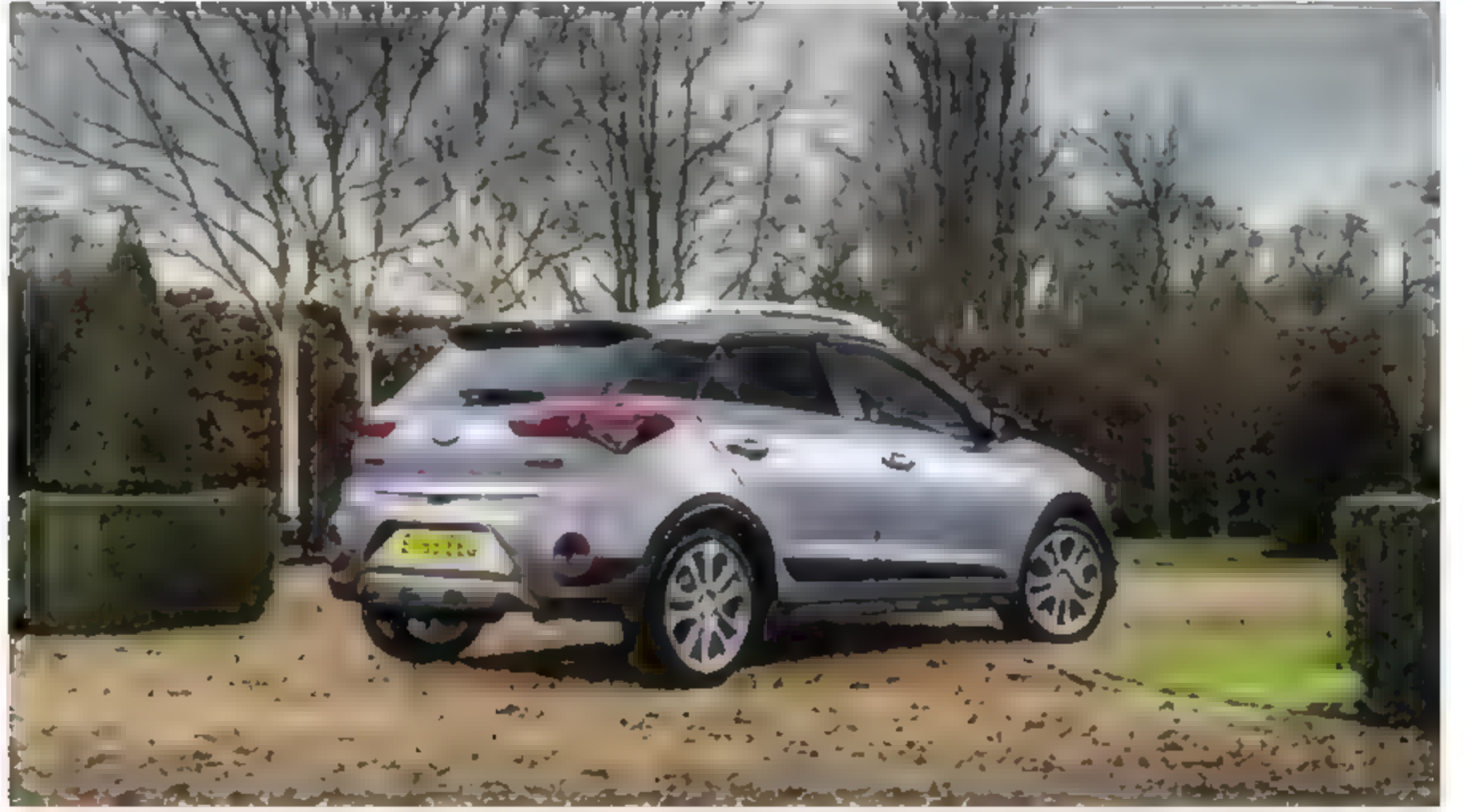
Sınıfta fark yaratan i20 Active, iddialı bir iç mekâna sahip. i20 Active, 1892 mm kombine ön ve arka bacak mesafesi ve 301 litrelik bagaj kapasitesiyle genç kullanıcılar



kadar ailelerin kullanımına da olanak tanıyor. Ergonomik kabini sayesinde rahat bir otomobil olan Active, oldukça yeterli bir baş mesafesi de sunuyor. Çünkü i20 Active'in arkadaki baş mesafesi 978 mm.

i20 Active ile birlikte kullanıcılar, dört farklı iç mekân renginden birini seçebiliyorlar. B-segmenti bir otomobile göre oldukça ayrıcalıklı bir seçenek olan bu iç mekân renkleri, i20 Active'e çok daha modern ve ferah bir görünüm sağlıyor.

Çift tonlu kombinasyonlardan oluşan kahve, bej, gri ve siyah renkli iç mekân renkleri, i20 Active'i görsel olarak üstün kılıyor. Bu şık kombinasyonları dış kısımdaki dokuz farklı renkle destekleyen i20 Active, kullanıcılarına kaşmir kahve, mercan, kurşun gri, alev



i20 Active'in dış mekân kadar bir diğer önemli özelliği ise şüphesiz yeni 1.0 litrelik benzinli Turbo GDI motoru. 120 beygir gücündeki bu etkili motor, otomobile yeterli performansı sunarken aynı zamanda düşük yakıt tüketimiyle de öne çıkıyor.



kırmızı, kutup beyazı, çakıl gri, resif mavi, derin mavi ve mika siyah renklerini sunuyor.

Kokpitin ve kapı döşemelerinin yumuşak dokusu (Soft Touch) otomobile premium bir hava ve üstün kalite hissi depoluyor. Piyano siyahı parlak boya ve krom malzemelerle desteklenen iç mekân böylelikle kusursuz bir görünüme kavuşmuş oluyor. Sadece Elite donanım paketiyle sunulan i20 Active'de, bluetooth ve navigasyon otomobilin en ayrıcalıklı özelliği. USB/AUX girişi, sınırsız müzik keyfi için standart olarak sunuluyor. i20 Active'in konsol tipi sürücü kol dayama bölümüyle de sürüş esnasında konfor sağlanırken, el altında bulundurmak istenilenleri saklayabilecek bir göz de sunuyor. 7" dokunmatik ekranlı müzik sistemi sayesinde tek bir dokunuşla eğlenceyle buluşmak mümkün. CD / DVD / MP3 çalar ile sürücüler, ister müzik dinleyebilir isterlerse film izleyebilirler. Ayrıca bluetooth ile telefonları i20 Active'e entegre edip istenilen müziği dinleyebilirler veya telefon görüşmesi gerçekleştirebilirler.

Hafif bir SUV otomobil görüntüsüne sahip i20 Active'in dış mekân kadar bir diğer önemli özelliği ise şüphesiz yeni 1.0 litrelik benzinli Turbo GDI motoru. 120 beygir gücündeki bu etkili motor, otomobile yeterli performansı sunarken aynı zamanda düşük yakıt tüketimiyle de öne çıkıyor. Çünkü kompakt ve hafif bu yeni motor, yüksek derecede yakıt verimliliği sağlıyor. Elektrik kontrollü basınç tahliyesine sahip kumandalı turbo sistemi, gaz tepkisini ve düşük devirlerdeki torku artırıyor. Silindir kafası ve bloğu için ayrılarak optimize edilen soğutma sistemi de iç sürtünmeleri azaltacak şekilde geliştirildi. Yeni 1.0 litre T-GDI motor, sadece 6 ileri şanzıman ile sunuluyor. Turbo GDI motorun 100 km'deki ortalama tüketimi 5.1 litre.

998 cc'lik bu düşük hacimli turbo motorun yanı sıra, otomatik vites isteyen kullanıcılar ise otomobili 1.4 litre 100 beygirlik atmosferik versiyonla tercih edebilirler. Bu motor, 4 ileri klasik tork konvertörlü şanzımanla kombinlenirken ortalama olarak da 6.7 litre tüketim değeri sunuyor.



Tucson, cesur tasarımı ve kalitesiyle tüm algıları değiştiriyor

Modern ve sportif tasarımıyla SUV segmentine yeni bir soluk getiren Hyundai Tucson, 1.6 lt Turbo 177 HP benzinli ve 2.0 CRDI dizel motor seçenekleri ile dikkat çekiyor.

CESUR VE İLGİ ÇEKİCİ tasarımı, gelişmiş konfor özellikleri ve standartları belirleyen üst düzey donanımlarıyla gelen Hyundai Tucson, Avrupalı müşteriler için Avrupa'da üretiliyor. Hyundai'nin SUV segmentindeki en önemli modeli olması hedeflenen Tucson, daha önce Hyundai'yi düşünmeyen müşterilerin bile ilgisini çekmeye hazırlanıyor. ix35 modelinin yerini alan Tucson, sıkıcı olmayan cesur ve estetik tasarımıyla her yaştan kullanıcıya hitap edecek özelliklere sahip.

Tucson, tıpkı diğer Hyundai modelleri gibi müşterilerine beklentilerin ötesinde bir değer sunuyor. Yeni modelle birlikte bölgedeki SUV satış başarısını devam ettirmeyi hedefleyen Hyundai, ilk olarak 2001 yılında Santa Fe ile Avrupa pazarına giriş yapmıştı.

Son derece modern ve sportif hatlara sahip olan Tucson, markanın yeni tasarım felsefesini de gözler önüne seriyor. Tucson, Genesis ile başlayarak daha sonra Sonata ve i20'yle devam eden Hyundai Akıcı Tasarım Felsefesi'nin (Fluidic Sculpture 2.0) son temsilcisi konumunda. LED farlar ile birleşen Hyundai'nin karakteristik altıgen krom ızgarası, otomobilin en önemli yeniliği olarak öne

çıkarken ayrıca LED gündüz farlarını içeren geniş hava girişli ön tampon da otomobile eşsiz bir stil veriyor. Otomobilin daha geniş görünmesi için görsel bir referans sağlayan bu özellikler yan ve arka tarafta da devam ediyor. A sütunundan başlayarak arkaya kadar şık bir profil üzerinde devam eden hatlar da çevik ve dinamik görünümüyle tasarıma katkıda bulunuyor.



Çamurlukların geniş yapısı, otomobilin çevik ve dinamik görünümüne katkıda bulunurken arkada yer alan yatay ve yüksek çizgisi de sportif kompakt otomobillere gönderme yapmış oluyor. Ayrıca yine yatay bir şekilde uzayan stop lambaları da Tucson'un karakteristik olarak şık duruşunu pekiştiriyor. Elite Plus donanım seviyesinde sunulan LED arka stop lambaları, Turbo GDI motorlu versiyonlarda çift egzoz çıkışı, SUV görünümünü destekleyen tampon alt detayı bunlardan sadece bazıları.

Tucson iç mekânında yeni soft-touch ve yüksek kaliteli malzemelere yer veriyor. Bu sayede kalite hissi artırılırken aynı zamanda konfor da ön plana çıkıyor. Yüksek kaliteli iç mekândaki orta konsolun modern ve sade görüntüsü otomobile ayrıcalık katarken, bordo deri döşeme seçeneği de aracın yeni özelliklerden bir diğeri.

Hyundai Tucson'un sportif tasarımını ve konforlu iç mekânını, yepyeni ve etkileyici renkler destekliyor. 11 adet yeni gövde rengi, 3 adet ferah ve şık siyah, bej ve bordo iç mekân rengiyle beraber sunuluyor.

Cömert iç mekân boyutlarıyla Tucson, C-SUV segmentine farklı bir bakış açısı da getirmiş oluyor. Tamamen yeni bir platform üzerine inşa edilen otomobil, geniş saklama cepleri, büyük torpido gözü ve 513 litrelik bagaj (1503 lt arka koltuklar yatırıldığında) hacmiyle kullanıcılarına kolaylık ve fonksiyonellik sunarken aynı zamanda mükemmel bir dış ve iç boyut oranına sahip olduğunu gözler önüne seriyor.

Rahat ve ferah iç mekândaki ısıtmalı ön & arka ve havalandırılmalı ön koltuklar, Dijital Havalandırma Sistemi, 8" Dokunmatik Ekranlı Multimedya ve Navigasyon, USB bağlantılı kaliteli müzik sistemi, Akıllı Park Asistanı (APA) ve Anahtarsız Çalıştırma gibi üst düzey donanımlar da konforu artıran



detaylar olarak öne çıkıyor. Deri döşemeli koltuklar, kısa ve uzun süreli yolculuklarda maksimum konforu sağlaması adına geliştirildi.

Tucson, Türkiye'de 132 HP beygir gücünde 1.6 litre atmosferik direkt enjeksiyonlu ve 177 PS, turbo beslemeli T-GDI benzinli motorlarla satışa sunulurken aynı zamanda 185 HP, 2.0 litre common rail dizel seçeneğe de yer veriyor.

Yeni nesil 1.6 litre turbo beslemeli motor, 177 beygirlik gücün yanı sıra 265 Nm'lik maksimum tork değeri de sunuyor. 1500-4500 devirler arasında ortaya çıkan bu tork, dört tekerlekten çekiş sistemiyle beraber oldukça keyifli ve atak bir sürüş imkânı sağlıyor. Sadece çift kavramalı 7 ileri DCT şanzımanla sunulan dört tekerlekten çekiş sisteminin haricinde, 4x2 seçenek de sadece manuel vites

opsiyonunda sunuluyor.

Daha fazla ekonomi ve performans isteyen kullanıcılar için geliştirilen 2.0 litrelik CRDI dizel ünite ise 185 beygir güç üretiyor. 1750-2750 devirler arasında 400 Nm tork sunan bu ünite, 6 ileri tork konvertörlü otomatik şanzımanla kombine ediliyor. Dizel motorlu Tucson, çevreyi korumak adına emisyonlarını azaltmak için bakım gerektirmeyen yalın NOx katalizör teknolojisine sahip. Bütün motorlar Euro 6 normlarını karşılıyor.

Hyundai'nin Accent Blue ve i30 modellerinde de kullandığı 7 ileri çift kavrama teknolojisine sahip DCT şanzımanı, Tucson'un da en önemli silahlarından biri. Hyundai'nin ilk kez SUV segmentinde Tucson'la görev verdiği bu şanzıman, şehir içinde muazzam bir konfor ve yakıt ekonomisi sunarken aynı zamanda daha fazla performanslı kullanım isteyenler için de manuel modunu öneriyor.

1.6 litre T-GDI benzinli motorun DCT'li versiyonları, kaygan zeminlerde ve virajlarda maksimum koruma sağlayan dört tekerlekten çekiş sistemi (4WD) ile sunuluyor. Sürüş zevkini de artıran bu sistem, normal yol koşullarında torkun yüzde 100'ünü ön tekerleklerle iletirken aynı zamanda yüzde 50'lik kısmını da arka tekerlere gönderiyor.

Yol ve arazi şartlarına göre otomatik olarak çalışan çekiş sistemi, manuel olarak seçilebilen kilit modu (Lock Mode) sayesinde de torku 50/50 oranında eşit bir şekilde dört tekere iletıyor. 40 km/s hıza kadar çalışan bu sistem, özellikle off road kullanımlarda kullanıcısına yardımcı oluyor.



Rahat ve ferah iç mekândaki ısıtmalı ön & arka ve havalandırılmalı ön koltuklar, dijital havalandırma sistemi, 8 inç dokunmatik ekranlı multimedya ve navigasyon, USB bağlantılı kaliteli müzik sistemi, Akıllı Park Asistanı (APA) ve anahtarsız çalıştırma gibi üst düzey donanımlar da konforu artıran detaylar olarak öne çıkıyor.



Geniş aileler

3 nesildir hayatımızda olan Santa Fe, 7 kişilik iç mekânı ve sportif görünümüyle dikkat çekiyor.

HYUNDAI MARKASININ SUV sınıfında en bilindik modellerinden biri olan Santa Fe, ilk kez 2000 yılında tanıtıldı. Günümüze kadar 3 nesil üretilen Santa Fe, Hyundai markasının dünya çapında en yüksek satış rakamına ulaşan SUV'si olma özelliğini taşıyor. Tucson gibi sportif bir görünüme sahip olan Santa Fe, 7 kişiye kadar çıkan taşıma kapasitesi ise geniş ailelerin beklentilerini karşılıyor.

Hyundai Santa Fe'nin ön görünümünde markanın son tasarım dilini yansıttığı görülüyor. Markanın karakteristiği olan altıgen formulu iri panjuru ve modern farları ilk bakışta dikkat çekiyor. LED gündüz farları araca şık bir hava katarken krom çıtalar araca sportif ve lüks çizgiler sağlıyor. Tampon altında ve yan eşiklerde siyah renk kullanılması hafif arazide gövde boyasını korumaya yardımcı oluyor. Arka tasarımda göze çarpan stop grubu da oldukça modern çizgiler sunarken arka tampondaki çift egzoz çıkışı ve gri difüzör ise sportif görünümü destekliyor.

Santa Fe'nin iç mekânı, ergonomik yapısı ve ferahlığın hakimiyetiyle dikkat çekiyor. Dokunmatik ekran, sürücünün işini kolaylaştırırken aynı zamanda geri görüş kamerası olarak kullanılıyor.

Konfor konusunda oldukça başarılı ön koltukların yanında asimetrik olarak katlanan arka koltuklar da bagajda bulunan ilave koltuklara geçiş için imkân sağlıyor. Bagajda bulunan 2 ilave koltuk ihtiyaç halinde çok pratik bir şekilde açılarak kullanıma hazır hale geliyor.

Hyundai Santa Fe, Türkiye'de sadece 2.0 lt turbo dizel motorla sunuluyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kombin edilen Santa Fe 2.0 CRDi, 4000 d/d'da 185 HP güç ve 1750 d/d'da 400 Nm tork üretiliyor. 200 km/s maksimum hıza sahip olan Santa Fe'nin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.4 saniye.

1

ÇEKİŞ KONTROL SİSTEMİ (TCS)

Sensörler tüm tekerleklerin dönüş hızlarını sürekli olarak izler. Bir veya daha çok tekerlekte çekiş kaybolduğunda, çekişi ve kontrolü sağlamak için tork yeniden dağıtılır. Üstelik düşük sürtünmeli yollarda bile.

2

7 HAVA YASTIĞI SİSTEMİ

7 hava yastığı sistemi; sürücü diz hava yastığı, ön hava yastıkları, ön kısımda bulunan iki adet yan hava yastığı ve yan kısımlarda boylu boyunca konumlandırılmış olan iki perde hava yastığından oluşmaktadır.



3

**FREN DESTEK
SİSTEMİ (BAS)**

Sistem acil frenleme durumunu anında algılayarak frenleme esnasında ekstra güçlü mekanik basınç uygular.

4

**GELİŞMİŞ VİRAJ ÇEKİŞ
KONTROL SİSTEMİ (ATCC)**

ATCC torku en çok tutunma sağlayan tekerleklere aktararak (tork yönlendirme), güvenlik ve viraj performansını artırır. Ayrıca viraj içinde kalan arka tekerde gerekli durumlarda fren uygular. Elektronik Stabilite Kontrolü (ESC) ile birlikte, viraj alma esnasında hem çeviklik hem de stabilite sağlar.

5

**ISOFIX ÇOCUK
KOLTUĞU BAĞLANTILARI**

Standartlara uygun ISOFIX çocuk koltukları, seyahat boyunca çocuğunuzun güvenliğini sağlamada yardımcı olurken pratik ve güvenli şekilde takılıp çıkarılabilme özelliğine sahiptir.



İÇERİYE GEÇİN

Kabin tasarımı, Giulia mimarisini taşıyor fakat daha kaliteli materyaller vaat ediyor (öyle olmalı). Daha geniş ve SUV'un getirdiği avantajlardan yararlanıyor. Yine de arka diz mesafesi kısıtlı.

STELVIO'NUN İKİ YÜZÜ

Stelvio'nun arkadan itişe meyilli dört çeker sistemş ve Ferrari'nin eski mühendisi k ekibinin sihirleri. QF'in diskleri seramik ve kardan milı karbon fiber. Daha mantıklı bir araç mı istiyorsunuz? 2.2 litre dizel dört silindiri seçin. 178 bg veya 207 bg güçlere sahip.

AĞIRLIKLARI ATIN

Hafiflik anlayışıyla "surucu SUV'u" arasında bir denge kuruyor. Motor bloğu, süspansiyon parçaları, fren kaliperleri, kapılar, çamurluklar, kaput ve bagaj alüminyumdan



MACAN TURBO'YU ALT EDECEK Mİ?

En hızlı Giulia'dan alınan çift turbo V6, Stelvio QF'e güç verecek. Akıllı tork vektor sistemi, en iyi yol tutuşu sağlayacak. Porsche ile savaşta, 503 bg ile Macan Turbo'nun 434 bg'sine karşı gelecek.

Alfa'nın SUV'u Sınıfı geçti mi?

Stelvio modeliyle İtalya'nın arkadan itişli sedan üreticisi, SUV trenine atlamış oluyor. Burada sadece sert adamlar hayatta kalabilir. Acaba Alfa'nın geri dönüş planında nasıl bir yere sahip?

TİRAF ETMEK GEREKİRSE, Alfa Romeo'nun ürettiği en güzel model değil. Yine de Stelvio şu ana kadar yapılmış en güzel SUV olabilir ve gerçek şu ki Alfa Romeo bunu gerçekten üretmek zorundaydı: Satış rakamlarıyla, Giulia'ninkileri gölgede bırakmayı hedefliyor ve markanın FCA altyapısını kullanıyor.

Sedan modeli gibi Quadrifoglio versiyonu da kalpleri fethedecek. Yine de ilk olarak gerçekte daha az heyecan yaratacak dört silindiri Stelvio'ları görecek. Dinamiklik konusunda Porsche'yi hedef alarak cesaretli bir adım attılar. Alfa patronu Reid Bigland açıkça başarılı olduklarını belirtiyor.

Giulia'daki gibi önde çift salıncak ve arkada çok kollu süspansiyon bağlantısı yer alıyor. QF'nin DNA sürüş modu kontrol düğmesi, daha sıkı Yarış moduyla tamamlanıyor. Sürüş yüksekliği DTM'den çok SUV'a daha yakın. Q4'ün dört çeker sürüşü, kendini zaten kanıtlamış Maserati Levante'den gelecek ve performans odaklı olacak. Sistem normal sürüşlerde yüzde 100 arkaya meyilli olarak çalışacak fakat 503 bg V6'dan daha fazlası istendiğinde torkun yüzde 50'si ön aksa taşınacak. Sistem, aynı zamanda arka diferansiyel üzerinde Ford Focus RS tarzı çift kavrama paketini kullanıyor. Bu tork dağılımında daha kesintisiz ve akıllıca dağılımlar yapılmasını sağlıyor. Diğer motor seçenekleri arasında 276 bg, 400 Nm'lik 2.0 litre turbo benzinli ünite de yer alıyor. Hızlı vites değişimlerine imkan tanıyan ZF sekiz ileri şanzımanı kullanılıyor. Avrupa için 2.2 litre dizel de sunulacak; 178 bg veya 207 bg güçlerine sahip olacak. Arkadan itişli veya dört çeker olarak tercih edilebilecek.

İçeride ise Giulia tarzı kokpiti ve koltukları bulabilirsiniz. Fakat geleceğin teknolojisi konusunda biraz hafif kalıyor: Baş üstü gösterge veya yarı otonom sistemler yok. İlk teslimatlar 2017'nin sonuna doğru gerçekleşecek. Fiyatlar henüz açıklanmasa da Macan'ın altında olması bekleniyor. Zaten o kadar da cesur olamazlar değil mi?



Aile bağları kolayca anlaşılıyor: Giulia'nın daha büyük versiyonuyla tanışın

Profesyonel Bakım Paketi KDV dahil

349 TL



myOpel

OPEL'İNİZ HER YAŞTA BAKIMLI GEZSİN.

3 yaş ve üzeri Opel'inizi yetkili servislere getirin,
Profesyonel Bakım Paketi ile ona iyi bakmaya devam edin.
Üstelik mekanik parça ve işçilikte myOpel üyelerine*
özel %25'e varan avantajlardan** yararlanın.

* Kampanyadan faydalanmak için myOpel'e üye olmanız, hesabınızı aktive etmeniz
ve şasi numaranızın herhangi bir Opel Yetkili Servisi tarafından doğrulanması yeterlidir.

** %25 indirim, Opel Club Card ile yapılan tüm mekanik işlemlerde, orijinal parça ve
işçilikte, 5 yaş ve üzeri tüm Opeller için, kampanyaya katılan yetkili servislerde
geçerlidir. Araç yaşı hesabında, trafiğe çıkış tarihi esastır. Corsa-D Z13DTJ ve Z13DTH,
Antara, Insignia 2.0 motorlar ve Astra A13DTE motor tipleri için profesyonel bakım fiyatı,
KDV dahil 499 TL'dir. myOpel.com.tr

Opel Yetkili Servis



MERHABA YENİ ÇOCUK

Ian Kettle dış tasarım sorumlusuydu: "Elysium bilim kurgu filminden ilham alarak küçük sert robotlar etrafında tasarım yaptık. Bu yeni bir otomobil. 90/60 serisinin küçüğü değil."

GEÇMİŞTEN İZLER

Amazon Mavisi boya opsiyonu, 1964 model Volvo Amazon'u hatırlatıyor. O da beyaz tavanla kombine edilebiliyordu. Tavanla benzer şekilde jantlar ve ayna kapakları da beyaz renkte.



2018'in satış yıldızıyla tanışın

Onumuzdeki yıl biz birçok yeni model bekliyoruz. Büyük hedefleri olan Volvo'nun yeni küçük premium SUV'u gibi...

DOĞRU ZAMANDA, doğru pazardaki doğru otomobil mi? İşte şimdi ona bakıyorsunuz. XC40, Volvo'nun ilk küçük premium SUV modeli. Şirket başkanı Håkan Samuelsson, bunu en hızlı büyüyen segment olarak tanımlıyor ve "Gelecek için doğru ürüne sahibiz" diyor. Buna itiraz etmek güç. Daha büyük 60 ve 90 modellerinin çekiciliğiyle başarılı oldular. Şimdi daha küçük ve daha uygun fiyatlı bir modelle bu iddiayı sürdürüyorlar.

Kıdemli başkan yardımcısı Robin Page, tasarım için şunları söylüyor: "Bu bizim için yeni bir segment ve yeni bir şeyler yapabilme şansımız vardı. Bu otomobil ağabeyleri 90

veya 60 gibi görünmek zorunda değil. Daha çok birer kuzen gibi görünebilir."

Şık ve sert hatlara sahip crossover, yeni 40 ailesinin ilk modeli. Her ne kadar resmi olarak açıklanmasa da, büyük olasılıkla mevcut V40 hatchback'in yerini alacak ve başta Çin pazarı için onun daha uzun bir versiyonu yapılacak. XC40, Volvo'nun yeni CMA (Kompakt Modüler Mimari) platformu üzerinde yapılan ilk otomobili. Çinli sahibi Geely ile birlikte geliştirildi ve aynı altyapı Lynk & Co markası tarafından da kullanılacak. Volvo tasarımcıları, platform paylaşımına karşın araçların çok farklı görüneceğini iddia ediyor.



RENKLİ DETAYLAR
Lav Turuncusu kabin
cesaretli olanlar için
yapıldı. Kapılar üzerinde
ele farklı gelen bir
malzeme var.

XC40, 2.0 litre dört silindirli motorla karşımıza çıkacak. 190 HP üreten D4 dizel ve 250 HP'lik T5 benzinli, dört çeker sürüş ve otomatik şanzımanla sunulacak. Daha sonra önden çekişli ve manuel versiyonlar da gelecek. Bir süre sonra ise, bunları Volvo ve Geely tarafından geliştirilmiş üç silindirli benzinli motorlar izleyecek. Şarj edilebilir hibrit XC40 ve biraz daha geç olsa da, tamamen elektrikli versiyon da göreceğiz.

XC40 ile eşzamanlı olarak Care by Volvo, yani şirkete göre "dünyanın ilk otomobiller için abonelik" programı da başlatılıyor. Cep telefonu veya müzik dinleme üyelikleri gibi, müşteriler 24 aylık sürelerle araçları alabilecekler. Sürenin ardından tekrar yenisine geçebilecekler. Önce belli ülkelerde başlayacak sistemde, motor ve donanım seçenekleri tercih edilebilecek. Genç sürücülerin araç sahibi olmaktan çekinmesi düşüncesiyle Volvo farklı bir taktik izliyor. Beş yıl içerisinde satışlarının beşte birinin Care by Volvo kanalıyla olmasını bekliyorlar. Eski yolla bir XC40 alırsanız, önden çekişli manuel 155 HP T3 benzinli için 27 bin 905 sterlin

ödemeniz gerek. 150 HP'lik D3 dizel için ise fiyat 28 bin sterlinden başlıyor. Daha havalı görünen R-Design versiyonları (siyah tavan, çift egzoz, alçak süspansiyonlar) 30 bin sterlin bandını aşıyor ve T5 First Edition ise 40 bin sterlin civarında. Bu fiyatlar, Xc40'ı, Audi Q3 ve Jaguar E-Pace radarına koyuyor. Range Rover Evoque'a göreyse biraz daha altta.

XC40, dışarıda olduğu gibi içeride de dikkat çekici. Dokunmatik ekran, 60/90 serisi modellerde olduğu gibi, ama bunun dışındakiler XC40 modeline özgü ve diğer 40 serisi modellerden iz yok. Şanzıman tünelineki konsolda yer alan çıkarılabilir çöp kutusu dahil (bu özellik hibritte yok çünkü bataryalar tünel alanından alıyor) yaratıcı saklama çözümlerine sahip. Kapılardan konsola doğru hareket eden bass hoparlörleri, bir laptop alacak kadar büyük bir cebin oluşmasını sağlıyor. XC40, 4425 mm uzunluğa sahip ve XC60'a göre 260 mm daha kısa. Yine de yeterli bagaj alanı, önde ve arkada bol miktarda diz mesafesi sunuyor. Ayrıca C sütunu görüş açısını çok fazla kaplamıyor. Bu otomobil, 2018'de yollara çıkmaya başlayacak.

Büyük paralara gerek yok

Güzel ve fonksiyonel dalış saatleri, yeni veya kullanılmış Omega yada Rolex fiyatında.

BÜYÜK BİR İSVİÇRELİ saat markasının dalış modeli için ne kadar verirsiniz? Omega'nın Seamaster'ları 2000 yılından beri fiyatını üçe katladı. O zamanlar 1050 sterlindi. Şimdi 2920 sterlin. Yeni ortak eksenli mekanizması daha sofistike ama bu fiyat farkını açıklayacak kadar değil.

Kullanılmış almak da işe yaramıyor. Klasik saat pazarı, klasik otomobil pazarı gibi çok şişik. Bir Seamaster orijinal kutusu ve kağıtlarla 2500 sterlin.

Ama bu saatlerden hala istiyor olabilirsiniz. Hala şansınız var çünkü paslanmaz çelik kasaya sahip, klasik bir dalış saati alabilirsiniz. Hem de bunu yaparken Omega veya Rolex parası vermenize gerek kalmaz.



Seiko SRPB09K 'Blue Lagoon'
£399

Seiko, modellerine isim vermek yerine numaralandırma ısrarına devam ediyor. Çünkü saat tutkunlarının onu isimlendireceğinden eminler. Bunun şimdiden bir takma adı var: Mavi Lagün. 44 mm ile klasik Rolex veya Omega dalış saatlerinden daha büyük. Dünya çapında 6 bin üretim limiti var. Seiko'nun dalış saatleri, dalışçılarla çalıştığı 60'lı yıllardan beri popüler. İlk örnekleri koleksiyon değerine sahip.
seiko.co.uk



Certina DS Action Diver
£655

Certina, uzun zamandır piyasada olan İsviçreli bir marka ama komşuları tarafından golgede bırakılıyor. F1 (Sauber ile) ve WRC'de yaptıkları çalışmalarla profillerini yükseltmeyi başardılar. Ama fiyatlarını artırmadılar. Tasarım ve özel açısından bu büyük (43 mm) ama klasik tarzda otomatik dalış saati, fiyatını görene kadar Seamaster veya bir Submariner'den ayrılmıyor. Mavi kadran ve kauçuk kayış seçenekleri var.
certina.com



Hamilton Khaki Navy Scuba
£675

ABD'de kurulan Hamilton uzun ve yenilikçi bir geçmişe sahip. Şu anda sahibi Swatch ve saatleri İsviçre'de yapıyor. Bu yeni Scuba'da, Certina'ninkine benzer otomatik bir mekanizma var. Her ikisi de 80 saatlik güç rezervi sunuyor ama Hamilton, 40 mm'lik kasaya sığarak daha iyi bir paketlemeye sahip. Daha sade tamamen siyah kadranlı versiyonu da seçebilirsiniz. Kolayca ayarlanabilen naylon NATO kayış ise 50 sterlin daha ucuz.
hamiltonwatch.com

YENİ OTOMOBİL TANITIMI 2018 FORD MUSTANG



1 Durun, bu yeni mi?
Çok farklı görünüyor ama Ford'un 2018 için revize ettiği Mustang bazı tasarım yeniliklerine sahip. Taze görünümün ardında daha alçak kağıt, daha agresif burun (bu Ford'un fikri, bize göre daha çıkrın) ve arkada daha büyük difüzör var. LED farlar artık standart ve bazı yeni parlak renkler de sunulacak

2 Derinliklerde daha fazlası var mı?
Bazı mekanik değişimler var; bunlar arasında daha düşük emisyon için daha düşük guze sahip giriş seviyesi EcoBoost motor bulunuyor. 313'ten 286 HP'ye indi ama öncekinden daha fazla tork üretiyor. İyi haber ise V8 fanları için geliyor. Güç 415 HP'den 44 HP'ye çıktı ve maksimum devri de yükseldi.

3 Başka değişimler var mı?
Hantal altı ileri otomatik opsiyonu yerini yeni 10 ileri vites kutusuna bıraktı. Süspansiyonlar elden geçirildi, arka süspansiyonlar sertleştirildi ve daha kalın viraj denge çubuğu yerleştirildi. Tüm bunlar yol tutuşa katkı sağlayacak. Sürüş modlarına hızlı kalkışlar için bir mod ve artık komşularınızda iyi geçinmenizi sağlayacak sessiz mod da var.

4 Teknolojik olarak neler var?
Bazı gelişmiş özellikler geliyor: Yaya algılama özellikli frenleme, takip mesafesi uyarıcı, adaptif hız sabitleyici ve şerit takip uyarı sistemi. Bu sayede EuroNCAP'ta önceki versiyonun hayal kırıklığı yaratan 2 yıldızlı derecesinden daha iyi sonuçlar alabilir.

Continental 
The Future In Motion

ALMAN TEKNOLOJİSİYLE ARTAN

Uzmanlık



WinterContact™ TS 860



GERMAN
TEKNOLOJİSİ
www.continental-lastikleri.com.tr

www.continental-lastikleri.com.tr / www.facebook.com/ContinentalTR

TEKNOLOJİ

Dünyamıza aktarılan yenilikler

1

KABİN

Renault kabinler konusunda önemli rekorlara sahip. Espace ve Scenic jenerasyonlarıyla çatayı yükseltirken, Vel Satis ve Avantime'da yolculara odaklandı. Symbioz bunu daha ileriye taşıyor.



2

ADETA BİR SALON

Eve geliyorsunuz, içeriye yada çatıya park ediyorsunuz. Symbioz daha çok zengin çevreci ev sakinleri için uygun. Otomobil ofis veya TV izlenen rahat bir koltuk olabiliyor. Yada gerektiğinde eve elektrik sağlayabiliyor.



Yarı otomobil, yarı salon

Renault sürüş ve ev hayatını birbirine karıştırıyor. Peki bu gerçekten olabilir mi?

EN İYİ SES SİSTEMİNİZ nerede? Birçoğumuz için bu otomobilde. En konforlu koltuk nerede? Evet, otomobilde. En kontrol edilebilir hava sıcaklığı? O da otomobilde.

Ana kullanım amacı ulaşımın dışında, otomobil harika bir kişisel alandır. İstedığınız zaman izole veya bağlantılı olabilirsiniz. Peki neden otomobiliniz bir başka oda gibi olmasın? Renault bu fikri, Frankfurt Otomobil Fuarı'ndaki Symbioz konseptiyle daha ileriye taşıdı. Evin içine sürdüğünüzde veya yükselen bir platformla tavana taşındığınızda, otomobil her şeyin kolayca ulaşıldığı bir ofis veya oturma alanı oluyor.

Ön koltuklar dönebiliyor ve bir masa aksiyona dahil olabiliyor. Şov otomobili ve



3

EKRANLAR HER YERDE

Symbioz'un ince detayları arasında, emniyet kemerlerine entegre edilen ve her yolcunun konfor/bilgi-eğlence sistemlerini kontrol etmesine imkan veren bu saat boyutundaki dokunmatik ekran var. Peki şuna ne dersiniz? Siz Symbioz'dayken biri kapı zilini çalarsa, araç içi ekranlar size kim olduğunu gösteriyor ve isterseniz kapıyı uzaktan açabiliyorsunuz.

ev, aynı malzemeden yapılmıştı: Cam, çelik, ahşap, mermer, keçe ve porselen. Kapı geniş biçimde açılıyor ve içeriye geçmek çok rahat oluyor.

Otomobil ve ev bağlantılı ama aynı zamanda sizin günlüğünüzü de takip ediyorlar. Mesela uzun bir yolculuğun geldiğini biliyorlar ve böylece araç zamanında tam şarj olarak bekliyor. Kısa bir yolculuksa, bekleme modunda kalmaya devam ediyor. Planlar mı değişti? Bataryalar sadece 20 dakika içinde yüzde 80 şarj seviyesine ulaşacaktır.

Eğer evdeki elektrik sistemi aniden düşerse (kesinti olması veya disco ışıkları açmak gibi), bu sefer enerji aksi yönde akıyor. Otomobil evi besliyor.

Renault'nun tasarım şefi Laurens van

den Acker şöyle söylüyor: "Artık otomobilleri çevrelediğimiz ekosistemden izole düşünemeyiz. Elektrik kullanımı açısından da önemli değişimler olacak."

Aracın platformunda arkada iki elektrikli motor var ve her bir tekere güç veriyor. 6 saniyenin altındaki 0-100 km/s hızlanmasını ele alırsak, gücün 670 HP ve torkun 660 Nm civarında olduğunu söyleyebiliriz. Bu büyük bir araç; Grand Scenic uzunluğunda ama karbon fiber gövdesiyle daha az ağırlığa sahip. Yolda giderken, otonom moda alındığında daha fazla yer sağlamak için direksiyon ve pedallar ortadan kalkıyor. Dinamik modda



Jaguar, Future Type konseptiyle farklı yöne gitti. Onlara göre sadece bu akıllı direksiyona sahip olmanız yeterli olacak

ise koltuklar sizi yarış koltuğu gibi sarıyor.

Renault'nun söylediğine göre tüm ev/otomobil konsepti 2030 civarında gerçek olacak fakat bu otomobil tek başına sadece 6 yıl uzaklıkta. Yine de tartışmalar var. Jaguar'ın tanıttığı Future Type konseptine zıt görünüyor. Ona göre araçlar paylaşılacak ve fiziksel olarak sahip olacağınız tek şey, Sayer akıllı direksiyon...

Bir dizi prototip uzmanlar ve uzman olmayanlar tarafından deneniyor

İşe yarıyor mu?

PSA'nın makul otonomisi

TOMOBİLLERİN son dönemde çok ilgili olduğu kendi kendine gitme teknolojisi, henüz pazarın pahalı tarafındaki markalarda duyuluyor. Daha ortalama otomobiller üretme işiyle ilgilenenler ise, bağımsız mobilitenin temiz ve güvenli olmasıyla ilgili. Diğer yandan PSA'daki (Peugeot, Citroën, DS ve artık Vauxhall-Opel'in de sahibi) bilim adamları, otonom sürüşün Blade Runner'dan çıkmış pahalı bilim kurgu işi olması gerekmediğini gösterdi. Otoyol otoriteleri her ne kadar dijital çağa girmekte acele etmese de, bunu başarmak mümkün.

Biz de PSA'nın bazı prototipleriyle birkaç günlük deneyim yaşadık. Ama önce Paris banliyölerinde, mevcut üretim otomobiliyle sürüş yaptık. Kullandığımız Citroën C4 Picasso'da, 2017 modellerde kullanılan asistan kiti vardı: Adaptif hız sabitleyici (sürücüye hızı ve uzaklığı ayarlamasına izin veriyor), şerit takip asistanı (yol çizgilerini aşmamasını sağlıyor), aktif güvenlik freni (yayaları fark ediyor ve siz yapmazsanız aracı durduruyor). Basit, sezgisel ve dokunulmaz... Tüm bunlar sürücüyü beladan uzak tutuyor.

Ardından üretim otomobiline gelecek bazı teknolojilerin test edildiği geliştirme aracı Peugeot 3008'e geçtik. DS7 Crossback modelinde Seviye 2 otonomiyi (sürücü kontrolünde otomatikleştirilmiş sürüş) çok yakında görebiliriz. Dışarıda ise, standart bir 3008 var ama çok daha fazla tarayıcıya, sensöre ve kameraya sahip. Akıllı cihazların birçoğu görünmüyor. Kendi harita sistemi var (GPS sinyalinin zayıf olması durumlarında kullanmak üzere) bu yüzden otonom sürüşün nerede olacağını ve

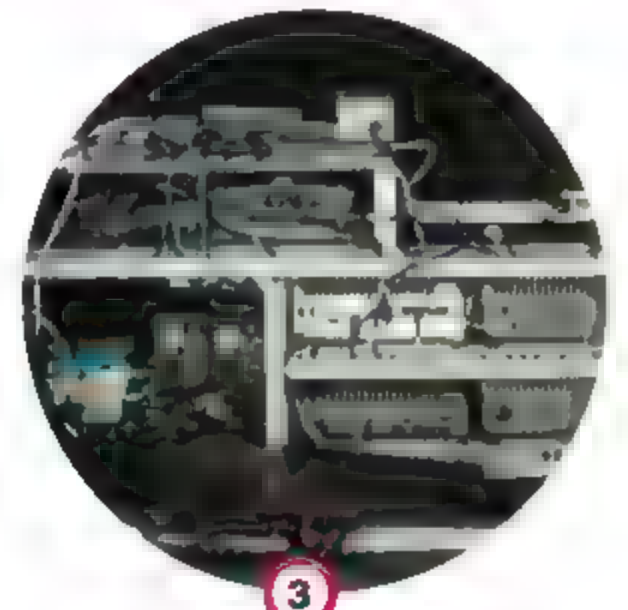
Donanım



1
SENSÖRLER HER YERDE
PSA, 360 derece detaylı algılamaya sahip 20'nin üzerinde sensör kullanıyor



2
GELENEKSEL KABİN
Üretim otomobillerine ekstra ekran veya direksiyon gerekmiyor. Onu nazikçe adapte edebiliyorlar



3
BİLGİ YOĞUNLUĞU
PSA üretim öncesi elde edilen kilometrelerin hepsinin kaydını alıyor

sürücünün ne zaman tekrar sürüşü ele alacağını biliyor. Kendi kendine park edebiliyor. Uyanık olup olmadığını kontrol ediyor. Gece 100 metre önünüzdeki yayaları ve hayvanları algılayabiliyor. Otoyol Şoförü düğmesine basıyorsanız ve bazı yerlerde kendi kendine gitmeye başlıyor. Mesela kusursuz geçişler yapabiliyor: Sürücü sinyal veriyor, ardından otomobil manevra konusunda hız ve zamanlamaya bakıp karar veriyor (3008'in beş katı pahalı olan son S-Sınıfı'nda olduğu gibi).

PSA şu anda 20 prototipe sahip. Mart ayından itibaren 1000'den daha fazla profesyonel olmayan sürücü, normal yollarda otonom prototipleri kullandı. Yeni teknolojinin, özellikle hasardan ve kirden kaçınması için sensör konumlandırması konusunda bazı güncellemelere ihtiyaç duyduğu görüldü. Bununla birlikte sürücülerin kendi kendine giden araç teknolojisinde neler yaptığı da denendi.

İŞE YARADIMI?

Evet. Bu prototiple hızlı bir turdu fakat her şey doğal biçimde ilerliyor gibiydi. Normal bir otomobili belli alanlarda otonom olarak, hem de bir insandan daha ekonomik ve güvenli kullandık. Bunu ilk olarak yolda DS7 Crossback'te görebiliriz.



YENİ FIESTA

Bir başka hisset

Yenilenen tasarımı, yepyeni akıllı teknolojileri ve her yaşam tarzına uygun model seçenekleri ile Yeni Ford Fiesta Ford yetkili satıcılarında!



Go Further

Yeni Ford Fiesta'nın CO₂ salımı 89-118g/km arasında, yakıt tüketimleri l/100km: şehir içi 3,9- 6,9, şehir dışı 3,2-4,2, ortalama 3,5-5,2 arasındadır. Türkiye'de satışa sunulan araçların donanım seviyesi ile aksesuarlar, jantlar ve lastiklerden dolayı yakıt tüketimi değerleri farklılık gösterebilir.



Van Meel, "M5 elektrikli de olsa, size o küçük M gülüşünü vermeli" diyor

altı ve yüksek devirli V8 izledi. Manuel-ler, otomatikler, çift kavramalılar oldu. Yani teknoloji konusunda bir sıkıntımız yok. Fakat M tarzında bir elektrikli farklı olmalı.

► **GELECEK M3** modelinin bir hibrit olabileceğini hala tartışıyoruz. Son M4 GTS için de benzer bir tartışma yapmıştık. Kusursuz dengeyi, kusursuz güç/ağırlık oranını nasıl buluruz? Performansı artırmak için elektrik motorları ekleyebilirsiniz fakat ağırlık da artar, çünkü batarya var. GTS'de su enjeksiyonunu ekledik. Gelecek M3 için de aynı düşünceler var. Ya sıcak su enjeksiyonu veya kısmen elektrikli olacak.

► **MOTORSPORLARINDA** görev alan meslektaşlarımızla da yakın temastayız. Formula E yarışlarından elde ettiklerini M otomobillerinde kullanma ihtimallerini konuşuyoruz. Formula E bu açıdan önemli gelişmeler sağlayacaktır.

► **MÜŞTERİLERİMİZ**, dinamik olmamızı istiyor ama bu teknolojinin tipini bize söylemiyorlar. Altı silindirli turbo motorumuz, eski yüksek devirli V8'e göre çok daha fazla sattı. Müşterilerimiz altı, sekiz, on silindir mi veya hibrit mi diye sormuyor. Bizim yaptığımızın doğru olduğuna inanıyorlar.

► **BU BENİM İÇİN** hala heyecan verici çünkü M dünyanın en iyi işi. M otomobilleri duygusaldır. M1 ve yüksek performanslı M3 modelleri üzerinden 30 yıl geçti ama hala özeller. Aynı zamanda i8'i de seviyorum. Bir M modeli olmasa da, gerçekten seviyorum.

► **25 YIL SONRA DA;** hassasiyet, çeviklik ve dinamikler önemli olacaktır. M3 hala bir M3; M5 hala bir M5 olacak. Elektriklilerin gelmesiyle durum aynı. Biz yarış tarzı dönüşler hedefliyoruz. Drift yapmak istiyorsanız, kayma açısını koruyarak bunu güvenle yapmanızı sağlıyoruz. Elektrikli olsa da bir M otomobilinde olduğunuzu hissetmelisiniz ve o küçük M gülüşüne sahip olmalısınız. Yeni kurallar var ama hedefimiz aynı.

Sıradaki büyük şey BMW M Division's boss

BMW M Departmanı patronu **Frank van Meel** elektrikli M modellerinin geleceğini anlatıyor. Ama sadece bu teknoloji M logosunu hak edecek kadar iyileştiğinde gerçek olacak... Bakın bize neler söyledi?



► **ELEKTRİKLENME** konusunda büyük bir ilerleme var ve bundan heyecan duyuyorum. Ürün gamımızı genişletiyoruz ve gelecekte tüm BMW Grubu araçlarında elektrikli olacak. Bunlara Rolls-Royce ve Mini de dahil. M söz konusu olduğunda soru şu ki; doğru zaman ne zaman?

► **BİZ MOTORSPORUYLA** öne çıktık. Bu yüzden elektrikleme bizim için bir ceza olmamalı. M, tamamen hassas dinamikler ve güç/ağırlık oranlarıyla ilgili. Bu yüzden elektrikli için doğru zaman, hassasiyet ve çeviklik konusundaki gelişmelerle olacaktır.

► **BUNUNLA** birlikte Project i'deki ekip arkadaşlarımızla görüşüyoruz. Elektrikli M otomobilleri için doğru teknoloji henüz hazır değil. Birlikte gelecek jenerasyonlara bakıyoruz. Yakınlaştık ama henüz orada değiliz.

► **BİZİM ELEKTRİKLİ** araçlarımız farklı bir tür olacak. Seri üretim BMW'lerde de M farklılığı var. Elektrikli bir M, tam olarak bir M otomobili gibi sürüşe sahip olmalı. M3 ile birlikte dört silindirli motorlarla başladık. Ardından bunu

TAZE FİKİRLER Seat, Alexa'yı otomobile entegre eden ilk marka oldu

Amazon'un müzik, navigasyon ve birçok şeyi kontrol eden sesli komut sistemi

Sipariş vermeyi sever misiniz? Seat'ın bir fikri var...

Seat, Avrupa'nın Alexa sunan ilk otomobil üreticisi olacak. Amazon'un sesli tanıma sistemi, 2017 sonunda yeni Leon ve Ateca'da sunulacak **Alexa mı? Sesi bir futbolcu gibi...**

Alexa aslında güzel bir sistem. Firmadan Ned Curic'in dediği gibi Amazon'un Star Trek tarzı bilgisayar sistemi tutkusuyla kuruldu. Temel olarak Alexa size hava durumunu

söylüyor, Domino's Pizza siparişi veriyor veya Spotify'da müzik çalıyor. Sız söylüyorsunuz, o yapıyor. Alexa temel olarak ses komutlarını Cloud'a gönderiyor. Burada çözümleniyor ve ardından harekete geçiliyor **Peki bir Leon'da neler yapacak?**

Direksiyondaki sesi kapatma düğmesine basarak Alexa ile sohbet başlatabilirsiniz. Bu, tıpkı araç için ses sistemlerindeki komutlardan daha doğal bir yol. Mesela,

"Alexa Seat'ımı McDonald's'a yönlendirir mısın" deyin ve navigasyonu ayarlasın. Amazon'un açık kaynak kodlu programını kullanan Seat, araç için uygulamanın yeteneklerini geliştirmiş. Bunlar içerisinde servis ile iletişim kurmak da var. Alexa, aracın telefon mikrofonu üzerinden ve hoparlörü üzerinden çalışıyor. Daha ilerleyen zamanda, evin internet bağlantısıyla, ışıkları, ısıtmayı, garaj kapısını aracın koltuğundan idare edebileceksiniz.



Normal versiyonu (yukarıda) büyük ses getirmisti, Seat ise bunu aracına taşıdı



Goodyear'la hem karlı yolların hem de hediyelerin keyfini çıkarın.



50'nin
üzerinde
hediye
seçeneği

1 Kasım - 31 Ocak 2018 tarihleri arasında 4 adet 17" ve üzeri Goodyear marka kış lastiği alanlar goodyearclub.com.tr'de geçerli 100 TL, 4 adet 16" kış lastiği alanlar 50 TL değerinde hediye çeki kazanıyor!* Akaryakıttan küçük ev aletlerine, supermarket alışverişinden teknolojik ürünlere kadar 50'nin üzerinde hediye den istediğini seçiyor! Üstelik Goodyear Lastik Sigortası'yla birlikte!**

Goodyear Kış Kampanyası 1 Kasım - 31 Ocak 2018 tarihleri arasında geçerli olup 18 yaşını doldurmuş tüm gerçek ve tüzel kişiler faydalanabilir.

Goodyear Lastik Sigortası Kampanyası 16 inç ve üzeri Goodyear marka lastik alımlarında 31 Ocak 2018 tarihine kadar geçerlidir. Kampanya 45000 adet ile sınırlıdır.

Goodyear, Lastik Sigortası kampanya haklarını saklı tutar. Detaylı bilgi için www.goodyearclub.com.tr ve www.goodyearlastiksigortasi.com adreslerini ziyaret ediniz.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD

1 Kasım 2017 - 31 Ocak 2018 döneminde Axess ile kampanyaya katılan Goodyear bayisi Axess üye işyerinde 100 TL ve üzeri vade farksız 2 - 6 taksitli işlemlerde +6 taksit veya 9 taksitli işlemlerde 3 ay erteleme imkanı geçerlidir. Kampanyadan Axess, Wings, Free ve Bank'O Card Axess ve ticari kartlar kampanyaya dahildir. Free Kart için artı taksit/erteleme kampanyasına katılım ücreti 2,9 TL'dir. Detay bilgi: axess.com.tr

Başvuru için
AXESS yaz
8990'a
yolla

Axess'e özel +6 taksit



Focus, RS sürüşüne sahip bir hibrit mi?

Bu gerçek olabilir. Elektrik motorlarını tork vektörüyle akıllıca kullanmak, onlara seviye atlatacak.

ŞUANDASON derece verimli hibrit şehir otomobillerinin, Ford Focus RS'in heyecan verici performansından çok uzak olduğu açık. Ama teknoloji konusunda yenilikçiliğiyle bilinen GKN, fark yaratabilir. Her iki dünyanın en iyi yanlarını yeni bir aktarmayla birleştirerek farkı kapamayı amaçlıyorlar.

Başlangıç noktası olan Twinstar, GKN'nin övülen tork vektör sistemi. GKN tork vektör sistemiyle ne yapacağını çok iyi biliyor. Sistem, her bir tekerleğe hassasiyetle gerekli olan torku gönderiyor. İki kavrama kullanan Twinstar, ön ve arka aks arasında ve arka tekerlekler arasında tork dağılımı yapıyor. RS gibi araçlardaki en büyük kazanım, viraj sırasında dıştaki tekerleğin hızlandırılmasıyla geliyor. Bu heyecan verici gelişme Frankfurt'ta tanıtıldı ve 2020'den itibaren

satışa sunulacak. Muhtemelen adı eTwinstarX olacak. Kompakt elektrik aksı, önden çekişli, arkadan itişli veya dört çeker araçlarda kullanılabilecek. Binek, arazi, hibrit ve tamamen elektrikli araçlara da uygun.

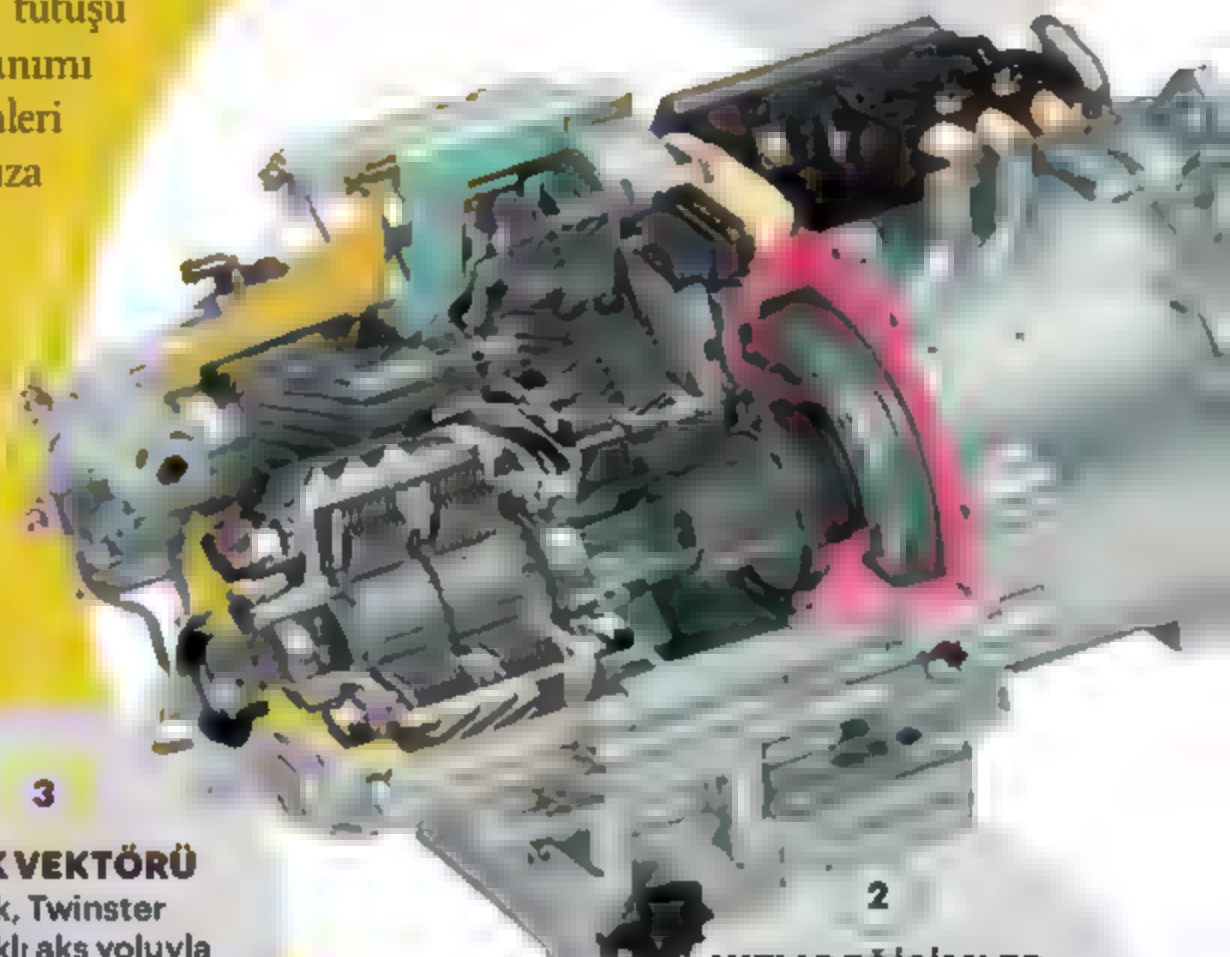
Şu anda tipik bir hibritte, bir aksta içten yanmalı motor ve diğerinde de elektrikli motor var. Genel olarak içten yanmalı motoru kapatıp elektrikliye geçen bir sistem var. Elektrik motoru ve tekerlekler arasındaki tek oran, iyi bir kalkış performansı için ayarlanıyor. Ama aracın hızı arttıkça, elektrik motoru hızını kaybediyor ve görevi içten yanmalı motora devrediyor.

GKN'nin yeni sistemi farklı çalışıyor. İki oranı var ve elektrikli motorun her yol hızında çalışmasına izin veriyor. Bu sayede içten yanmalı motordan daha az yardım istiyor. Sonuç ise, daha iyi menzil, daha iyi performans ve daha az çevre kirliliği.

Daha düşük oranlı ilk kademe, elektrikli modda iyi bir kalkış sağlıyor. İkincisi ise daha yüksek hızlarda yardımcı oluyor. GKN'den Theo Gassman şunları söylüyor: "İki kademeli sistem, elektrikli motoru daha tatlı bir noktada tutmanıza imkan veriyor. Ayrıca genel verimliliği artırıyor. Bunu Twinstar ile birleştirdiğinizde, elektrikli motordan tekerlekler için daha iyi yol tutuşu sağlamak için gerekli kazanımı elde ediyorsunuz. Ayrıca frenleri kullanarak enerji harcamanıza gerek kalmıyor."

1

ELEKTRİK MOTORU
Elektrik motoru daha verimli kullanılıyor. Kompakt iki kademeli sistem, elektrik motorunun daha yüksek hızlarda çalışmasına imkan tanıyor.



3

TORK VEKTÖRÜ
Tork, Twinstar elektrikli aks yoluyla en gerekli olan tekerleğe veya tekerlekler iletiliyor.

2

HIZLI DEĞİŞİMLER
Sürtünmeli kavrama, kilitlenebilir serbest tekerlek sistemiyle çalışıyor. Böylece düşük ve yüksek oranlı kademe arasında kesintisiz geçişler oluyor.

4

ESNEK ALTYAPI
eTwinstarX birkaç yıl içinde piyasada olacak. Hibrit sisteminin bir parçası olarak, ön, arka veya hepsine birden güç verebiliyor.



STANDARTLARINIZI EGEA HATCHBACK'E YÜKSELTİN.

Yüksek teknolojisi ve konforuyla Fiat Egea Hatchback ekime özel fırsatlarla sizi bekliyor. Hemen Fiat showroom'una gelin, standartları yükselten bu fırsatı kaçırmayın.

- 7" Uconnect Multimedia Sistemi
- Apple CarPlay
- Adaptif Hız Sabitleme Sistemi
- Otomatik Acil Durum Freni



Daha ekonomik, daha performanslı ve daha iyi yolculuklar için...

Shell'den yeni yakıt teknolojisi

Yaklaşık 120 bilim insanının 5 yılı aşkın süredir gerçekleştiren araştırmaları sonucunda geliştirilen DYNAFLEX teknolojisiyle üretilen Shell V-Power ve Shell FuelSave yakıtları Türkiye çapındaki tüm Shell istasyonlarında tüketicilerin beğenisine sunuldu.

KIBRIS'TA DÜZENLENEN DYNAFLEX lansmanında Shell & Turcas CEO'su Felix Faber ile sohbet etmek imkânı bulduk. Görüşlerini bizlerle paylaşan Faber, şunları söyledi: "Yeni yakıtlarımızı, mevcut ve yeni araçların motorlarını temiz ve koruma altında tutarak verimliliğini arttırmaya yardımcı olmak için geliştirdik. DYNAFLEX Teknolojisi ile geliştirilen yeni Shell yakıtları, Shell'in en gelişmiş yakıtları olarak öne çıkıyor. Yeni Shell yakıtları hem motor verimliliğini hem de performansını artırmaya yardımcı olmak için özel olarak tasarlandı. İnovasyon, Shell'in DNA'sında var. Shell olarak dünya çapında AR-GE çalışmalarına, her yıl yaklaşık 1 milyar dolar yatırım yapıyoruz. Tüm dünyada ve Türkiye'de 2011 yılından itibaren, Ipsos ile gerçekleştirdiğimiz 'Müşteri Memnuniyeti ve Algısı' araştırması sonuçları kapsamında Shell, katılımcılar tarafından üst üste 5 kez 'en yüksek kaliteli' akaryakıt markası olarak değerlendirilmiştir. Ürünlerimizi ve hizmetlerimizi, tüketicilerin yolculuklarından en fazla verimi almaya yardımcı olacak şekilde geliştirmek için çalışıyoruz. Yenilenen Shell yakıtları değişen motor teknolojilerine uyum sağlayarak otomobillerin can damarı olan motorlarını korumaya yardımcı olacak."



Shell'in yakıtlar konusundaki uzmanı bilim adamı Dr. Andreas Schaefer, ise şunları söylüyor: "Yeni formülüyle birlikte Shell V-Power, önceden oluşmuş tortuları temizlemeye yardımcı özelliğiyle motor temizliğinde bugüne kadarki en etkili sonuçları veren yakıtımız olmuştur. Shell FuelSave Kurşunsuz önceki formüle kıyasla %20 daha fazla sürtünme azaltıcı molekül içeriyor. Araç motorlarını temiz tutarak, motor verimliliğini ve performansını artırmaya yardımcı olan DYNAFLEX teknolojisi ile üretilen yeni yakıtlar yaklaşık 120 bilim insanının 5 yılı aşkın bir sürede tamamladıkları araştırmaları sonucunda geliştirildi. Bu süreçte ürünler, 250 otomobil kullanılarak 3 milyon kilometrenin üzerinde mesafede test edildi. Bu mesafe, dünyanın çevresinde yaklaşık 75 kez dönmeye ya da Ay'a 4 kez gidip gelmeye eş değer."



Hız için yaratıldı



Nilfisk MH serisi mobil sıcak su basınçlı yıkama makinelerimizi, otomobil endüstrisinin lider üreticilerinin ihtiyaçlarını karşılamak için yine onların iş birliğiyle tasarladık. Bu sayede sınıfının en verimli, en güçlü ve en kullanışlı sıcak su basınç makinelerini kullanarak, yetkili servislerinizin showroom ve servis alanlarında zorlu temizlik şartları ile başa çıkabilirsiniz.

www.nilfisk.com.tr

 **Nilfisk®**

ASTON MARTIN DB11 V8

AMG'nin sihri: Daha eğlenceli, daha ucuz

Aston'un büyük coupe'sine Mercedes V8 motoru eklendi. Sonuçta daha çevik, daha verimli ve daha kullanışlı oldu...

DB11 HER ZAMAN büyük bir Aston gibi görünmeli, ilerlemeli ve ses çıkarmalıdır. Ama şimdi kaputu kaldırdığınızda büyük bir gelenegin kırılması olduğunu görüyoruz. V12 motoru yerinde durmuyor. Panik yapıp Vanquish S almanıza gerek yok. Hala 12 silindire telefonisine sahip DB11 alabilirsiniz, fakat bu giriş seviyesi versiyonda Mercedes-AMG C63 S'deki 4.0 litre çift turbo V8 veriyor. Aston, kendi tarafına göre Bosch yönetim sistemini ayarladı. Mercedes DB11'e göre kendi dayanıklılık programını uyguladı ve

tüm motorları için garantilere bağlı kaldı.

Bu ortaklık için mantıklı bir adım. Mercedes'in İngiliz şirkette küçük bir hissesi var ve DB11'e zaten elektrik akması tedarik sağlıyordu. Daha sonra gelecekteki Aston'lara da bunu sağlayacak.

Hissi de mantıklı. Çalıştırdığınızda başta V8 motorun hırıltılarını duyuyorsunuz. Birkaç kilometre sonra ise bu Anglo-Alman evliliğinin kusursuz olduğunu anlıyorsunuz. Tork, düşük devirlerden itibaren yüksek bir akışa sahip ve 2400 d/dakikanın ardından gerçekten patlama yapıyor. ▶

Çok az bir turbo gecikmesi var ve onun ardından aradığınız enerjiyi buluyorsunuz. Harika bir egzoz sesi geliyor ve kolaylıkla sesin bir V12'den geldiğine inanabilirsiniz.

Aston'dan Paul Barritt, geliştirme ekibine şunları söylemiş: "Daha çok orta devir frekansına ve en üst devirlere odaklanın. Daha olgun ve daha Avrupalı bir sesle..." Egzoz ve ECU ayarlarıyla ortaya çıkan ses onları memnun etmiş. V8 ile bağlantılı ama V12 hissi de veriyor. V12'yi kullandıktan bir yıl sonra V8'in düşük devirden itibaren tam gaz kullanıldığında devirlenmeye daha aç hissettirdiğini söylemeliyim.

Başka iyi haberler de var: V8'in fiyatı, V12'ye göre daha uygun. Bununla birlikte yakıt tüketimi düştü; emisyonu 40 g/km düşerek 230 g/km oldu. Performans konusunda da eksiklik hissettirmiyor. V8, 503 HP ve 675 Nm tork üretiyor (V12 ise 600 HP ve 700 Nm). Daha küçük motor, toplamda 115 kg hafifleyen aracın 100 kg kadar tasarruf elde etmesini sağladı. Böylece alüminyum GT, 1760 kg oldu. Bu ağırlık azaltımı, sadece çeviklik için değil, aynı zamanda V8'in V12'ye göre ton başına 34 HP daha fazla güce sahip olmasını sağlıyor.

20 inç Bridgestone Potenza lastikleri, V12'den alınmış, fakat ağırlığın azaltılmasıyla birlikte şasi ayarları yapılmış. Böylece V8 daha sportif, daha sürücü odaklı hale gelmiş. Şef mühendis Matt Becker, ekibine DB11'in elektrik destekli direksiyonun çok hafif olduğunu ifade etmiş. Artık daha canlı ve ön tekerlekleri daha verimli bir şekilde kullanabiliyorsunuz. Bu geri bildirimi sevdim. Hassasiyet ve istikrar sağlıyor ama biraz yapay bir his de veriyor.

Ağırlık kaybıyla birlikte direksiyon da daha çevik tepki veriyor. Bu açıdan DB11'e göre daha agresif. Daha küçük motor, ağırlık dengesini de değiştirdi. V12'nin önden arkaya 51:49 ağırlık dağılımı, artık 49:51 şeklinde oldu. Ama aynı zamanda arka aksdaki yeni daha sert burçlar, araçla daha iyi bağlantılar kurmanıza imkan tanıyor. Becker, "Yaptıklarımızla direksiyonu uyandırdık" diyor.

Ön süspansiyonlar daha yumuşak fakat ağırlığın azalmasıyla birlikte sürüş kalitesi de korunuyor. Amortisör ise daha sıkı ve

bunu otoyolda da hissediyorsunuz. Konforuz olmaktan uzak ve DB11'in kendine has sakinliği devam ediyor. Daha canlı direksiyon ve şasi, V8'in avantajlı yanları. Sürüş modunu Sport ve Sport Plus ayarlarına getirdiğinizde, her modda karakter değişimini açıkça görüyorsunuz. V12'nin Sport Plus modunu virajlı yollarda kullandığımı hatırlıyorum ama V8'inki daha pist odaklı. Farklı sürüş modları daha iyi vurgulanıyor.

Barcelona'nın kuzeyindeki virajlı yollar ve otoyollarda sürüş yaptık. Israrla yağan yağmur doğal olarak lastiklerin gerçek anlamda çalışmasını zorlaştırdı. Bu sebeple çekiş ve gövde burulmasını tam anlamıyla hissetmek zordu ama onun yete-

SEVDİK

Sesini, performansını, çevikliğini, tasarımını

SEVMEDİK

Sert koltuklarını, yumuşak vites değişimlerini, yumuşak fren pedalını

KARAR

V8 DB11 güzel sesler çıkarıyor. V12'ye göre daha ucuz, verimli ve çevik. Bundan satın alabilirsiniz...

★★★★★

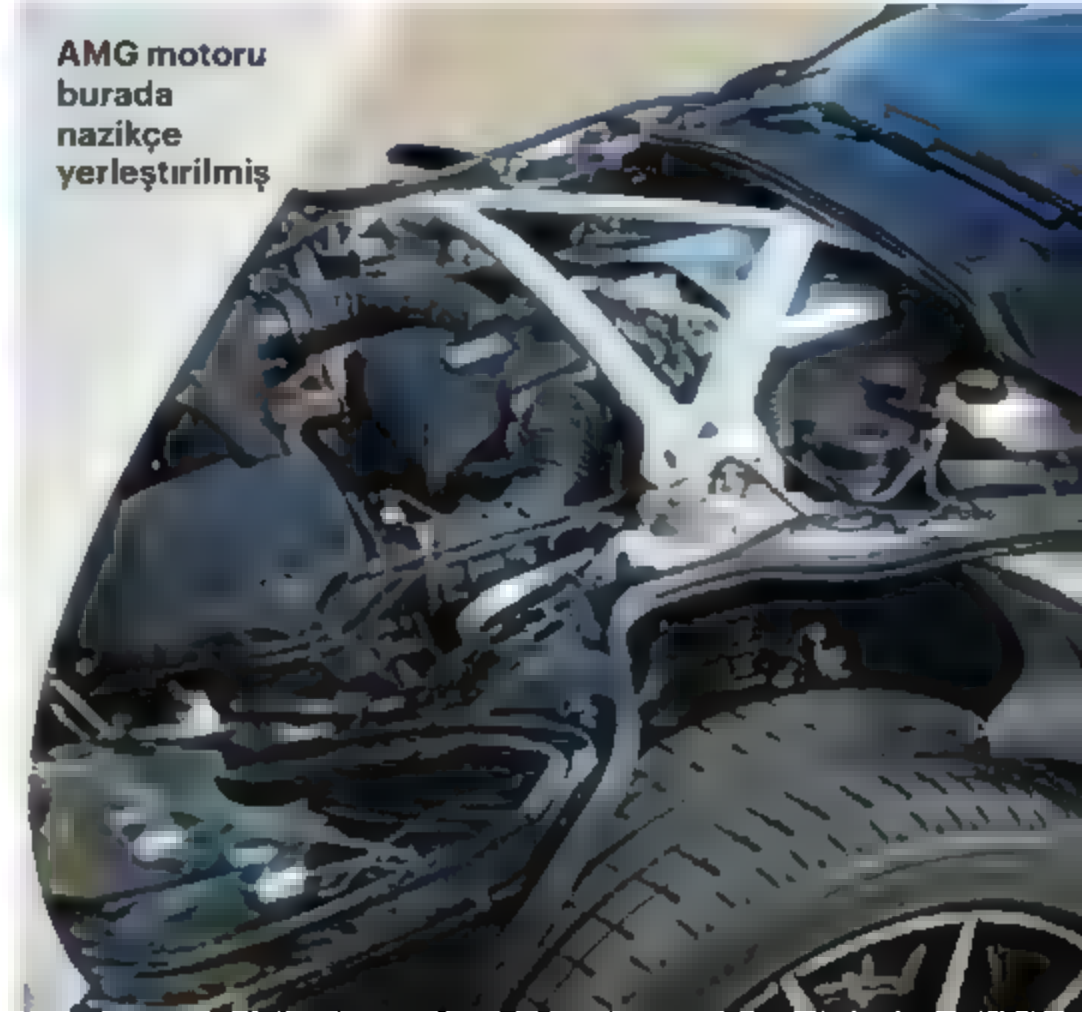


Kabin V12 ile aynı ve koltukları sert olsa da DB9'dan daha güzel



Modlar arasında geçiş yapmak sürüş deneyimi açısından da fark yaratıyor

AMG motoru burada nazikçe yerleştirilmiş



RAKİPLERİ

DAYA İYİ

(eski) Bentley Conti GT V8 S'ten
Aston'dan daha hafif ve güzel

DAHA KOTU

Porsche 911 Turbo S'ten
911 tam bir hız makinesi

BUNU ALIRDIK

V12 çok özel fakat daha ucuz,
V8 de öyle



DB11 V8, kuru zeminde
de oldukça eğlenceli.
Aston'un V8'ine
çok canlı

neksiz olmadığı çok açık: V8 DB11, aracın daha sürücü odaklı olduğunun altını çiziyor.

Yine de her şey bu kadar iyi değil. Fren kaliper pistonları daha küçük ve bu da pedal hissini değiştiriyor. Bizim aracımızdaki pedal hissi biraz yumuşaktı fakat bunu aracın hayatını gazetecilerle geçirmesine bağlayabiliriz! Karbon seramik disk seçeneği ise yok. Vites kutusu da gelişim için paya sahip. Sekiz ileri ZF otomatik şanzıman kullanıyor. Motorun arkasına değil arka aksa monte edilmiş. V12'ye göre kendi ayarlarına sahip. Akıcı ve yeterince hızlı ama sürüş modunu agresifleştirdikçe daha fazlasını bekliyorsunuz. Sport modu

ve ötesinde, V8'den harika sesler geliyor. Bu noktada sürücüyü daha keskin vites geçişleriyle işin içine katmak mantıklı olurdu. Yüksek kaliteli vites kulakçıkları ise, estetiğe ve sürüş keyfine katkı sağlıyor.

V8 DB11, dışarıda ve içeride V12 kadar çekici. Şık tasarımıyla, selefi DB9'a göre büyük bir ilerleme kaydetti. Koltuklarla ilgili en büyük sorun ise taş kadar sert olması, uyluk desteğinin olmaması ve ortalama yanıl destekleri. Aceleci bir DB11 sürücüsü daha fazlasını isteyecektir.

V8 DB11 bu eleştirilere karşın aşırı derecede memnun edici bir GT. Mercedes V8'ine sahip olması ise, Aston'un kendi V12'sinin

elini zayıflatabilir. Aston'u büyük bir V12 olmadan desteklemiyor olabilirsiniz fakat dört silindiri azalan DB11 daha uygun fiyata sahip, daha çevik ve daha verimli. Sonuç olarak yine bir Aston gibi sese sahip ve bir Aston gibi ilerliyor. Acaba AMG E63 S V8'in 604 HP'lık ve 830 Nm'lik motoru yerleştirilseydi nasıl olurdu?

Aston Martin DB11

► Fiyat £144,900 ► Motor 3982cc 32v çift turbo V8, 503 HP @ 6000 d/dak, 675 Nm @ 2000.5000 d/dak ► Aktarma 8 ileri otomatik, arkadan itişli sürüş ► Performans 4.0 sn 0-100 km/s, 300 km/s, 9.9 lt/100 km, 230g/km CO2 ► Ağırlık 1760 kg ► Satış tarihi Şimdi

HYUNDAI I30N

Sahneye çıktı

O

LUKSUZ TROFEO

Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor. Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor. Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor.

Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor. Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor.

SEVDİK

Sesi, çevikliği, oyuncakları

SEVİMDİK

Anılsız 250 bg'lık versiyonu

KARAR

Rakipleri kadar hızlı olmayabilir ama çok eğlenceli

★★★★★



Metal kulakçıklar en dikkat çeken değişim. Sade ama kullanışlı.

Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor. Hyundai I30N, Türkiye'de ilk kez sahneye çıktı. Hyundai'nin en hızlı sedanı, 250 bg'lık motoruyla, 0-100 km/sa hızlanmasını 6,9 saniye içinde yapabiliyor.

Hyundai I30N Performance Package

Fiyat	Motor	Aktarma	Süspansiyon	Performans	Ağırlık
1.900.000 TL	2.000 cc	6 ileri	Ön/Arka	0-100: 6,9 s	1.400 kg





RENAULT
Passion for life

İşte Renault'dan yeni "Crossover" dünyası.



KADJAR | KOLEOS | CAPTUR

Modellerin ortalama yakıt tüketimi en az 3,6 lt/100 km, en fazla 6,8 lt/100 km, ortalama CO₂ salımı en az 95 g/km, en fazla 160 g/km'dir. Modeller üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi renault.com.tr'de.



JAGUAR XF SPORTBRAKE

Eski usul karizma

SUV akıntısına karşı yüzse de, yeni XF station oldukça başarılı...

döndü. Sürüşü güzel ve kullanışlı

ESKİ JAGUAR XF SPORTBRAKE'İN kendine has bir karizması vardı. Bu aracı çılgınca bir gövde kiti ve V8 motorla alabiliyordunuz. Ya da Tour de France'da karbonfiber yarış bisikletlerini taşıyan şekliyle tercih edebiliyordunuz.

Belki stationlar dolu alışveriş poşetleri anlamına gelebilir fakat bir Sportbrake aynı zamanda kulağa profesyonel bir su kayakçısı- nı da akıllara getiriyor.

2012'de işler böyleydi ve Jaguar herhangi bir SUV yapmıyordu. XF büyük bagajlı Jaguar'dı, fakat 2017'de "lifestyle" modelleri arasında F-Pace SUV geldi. Peki acaba hala XF Sportbrake için alan var mı?

Zarif ve atletik tasarımı onun yer açmasına yardımcı oldu. Akıcı tavan çizgisi, geniş arka

spoileri, aerodinamik duruşuyla oldukça havalı.

Sedandan daha uzun görünüyor fakat öyle değil. Aslında daha büyük bagaj hacmine karşın eski versiyondan daha alçak ve daha kısa. İçerisi de düşünülerek tasarlanmış. Elektrikli bagaj kapağı da alınabiliyor.

Yükleme alanı 565 litre ve koltuklar katlandığında bu alan 1700 litreyi buluyor. Yani bolca eşya yükleyebilirsiniz. Yeniden tasarlanan arka koltuklar sayesinde zemin tamamen düz oluyor. Şüphesiz etkileyici bir hacim.

Yine de kusursuz değil. Taban kısmı, altındaki kirişi güçlendirmek amacıyla biraz yukarıya eğimli. Bu yüzden avokadolarınız yuvarlanırsa şaşırmayın! Ayrıca F-Pace'in bagajı daha büyük. İçeride AdBlue doldurma yeri var ve bunu kolayca yapabiliyorsunuz.

Arka yolcular için opsiyonel panoramik cama karşın baş ve diz mesafesi oldukça iyi. Kabinde bazı materyaller sert olsa da, genel olarak bilgi-eğlence sistemi dahil oldukça geliştirilmiş.

Sedandaki motorlar buraya taşınmış (3.0 litre benzinli hariç) fakat yeni 2.0 litre dizel

SEVDİK

Görünüşü, sürüşü, pratikliği

SEVMEDİK

Kabinin bazı plastikleri

KARAR

Sunulan en havalı station

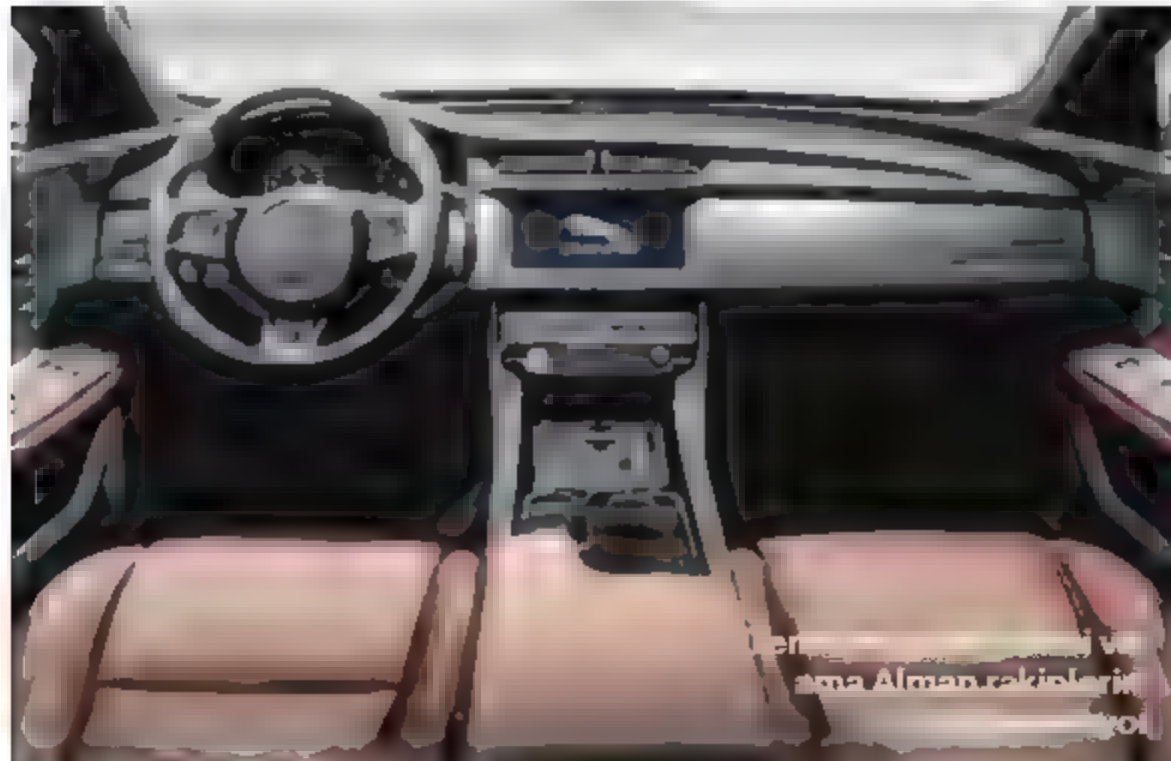
★★★★★

237 HP ve dört çeker sürüşlü olanı daha çok satış elde edecek. Dört silindirli olmasına karşın altı silindirli performansı sağlıyor. Büyük bir tork kullanım alanı yok ama sekiz kademeli otomatik vites kutusu bunu iyi idare ediyor.

Jaguar'ın söylediğine göre station, 115 kg daha ağır olmasına karşın sedan gibi sürüşe sahip olacak şekilde mühendislikten geçirildi. Ön süspansiyon ve

arkadaki havalı amortisör güncellendi. Sürüş daha sert ama BMW 5-serisi Touring'e göre daha akıcı. Ayrıca Mercedes E-Sınıfı'na göre daha oturaklı.

XF Sportbrake çekici tarzı, pratiklik ve ödüllendirici sürüşle kombine ediyor. Ancak Audi, BMW ve Mercedes gibi rakipler daha konforlu sürüş, daha büyük bagaj ve daha heyecan verici motorlar sunuyorlar. Peki onların kabini de bu kadar güzel mi? Yada bu kadar karizmatik mi? Herkes SUV'ları tercih ederken işte burada başarılı ve ilginç bir station var. Pardon "Sportbrake" diyecektik!..



Jaguar XF 2.0d 240 R-Sport Auto AWD Sportbrake

> Fiyat £44600 > Motor 1999cc 16v 4 silindir turbo dizel, 237 HP @ 4000 d/dak, 500 Nm @ 1500 d/dak > Aktarma 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş > Performans 6.7 sn 0-100 km/s, 241 km/s, 5.8 lt/100 km, 144 g/km CO2 > Ağırlık 2395 kg > Satış tarihi Şimdi

**KARDA ÜSTÜN PERFORMANS
İSTERİM DİYENLERE
400 TL'YE VARAN İNDİRİM!**



BRIDGESTONE

bridgestone.com.tr



[bridgestonetr](https://www.instagram.com/bridgestonetr)



[BridgestoneTurkiye](https://www.facebook.com/BridgestoneTurkiye)



[@BridgestoneTR](https://twitter.com/BridgestoneTR)





Lider duruşu

Türkiye ve Avrupa'nın en çok satan SUV modeli Qashqai, yenilenen tasarımı ve geliştirilen sürüş performansı ile Türkiye'de satışa sunuluyor.

NISSAN QASHQAI, SINIFININ öncüsü rolünü üstleniyor. Qashqai, yenilendikten sonra ilk kez kullanmak üzere Göcek'e gittik. Aracın artan teknolojileri ve değişen yüzü ile liderlik duruşunun pekiştini gözlemledik.

Yeni Nissan Qashqai; heyecan uyandıran sportif ve sofistike dış tasarımı, premium iç kabini ve geliştirilen sürüş performansının

yanı sıra güvenliğini arttıran Nissan Intelligent Mobility özellikleriyle göz dolduruyor.

Qashqai ile birlikte hayatımıza giren crossover segmenti, müşteri geri bildirimleri ve tüketici araştırmaları doğrultusunda yapılan ar-ge çalışmalarının bir sonucu. Bu segmentin öncüsü olan ve 10 yıldan beri SUV liderliği bırakmayan Qashqai lider duruşunu daha da güçlendirecek yeniliklerle bir kez daha müşterilerinin kalbini kazanmaya hazır.

C-SUV segmentinde inovasyon kavramını yeniden tanımlayan ve Nissan Intelligent Mobility özelliklerini bünyesinde bulunduran Qashqai'nin mevcut donanımlarına ek olarak gelen konfor öğeleri de ürün gamını güçlendiriyor.

Nissan Türkiye Genel Müdürü Sinan Özkök yaptığı açıklamada "Qashqai yalnızca sahip olduğu teknolojilerle değil iç ve dış tasarımıyla da 10 yıldır sınıfının öncüsü konumunda. Türkiye ve Avrupa'da yıllarca en çok satan SUV modeli olması, ona bir lider duruşu kazandırdı. Şimdi yapılan premium yenilikler ve değişiklikler ile kuralları baştan yazacak. Yeni Qashqai, Nissan'ın Intelligent Mobility vizyonunun güçlü bir yansıması olan akıllı güvenlik özelliklerini, tasarımı ve konforu birleştirerek yeni dönemde şehrin hâkimi iddiasını sürdürecektir, lider duruşuyla artık çok daha güçlü" dedi.

Segmentinin öncüsü ve lideri Qashqai, Avrupa'da sahip olduğu yüzde 10,3'luk pazar payı ile Nissan'ın Avrupa'daki 83 yıllık tarihinin en başarılı modeli olarak öne çıkıyor. Piyasaya çıktığı 2007 yılından bu yana 2,3 milyon adet satan Qashqai, 19 kez "yılın otomobili" seçilirken 80'in üzerinde uluslararası ödül kazanma başarısını gösterdi. Türkiye'de de sınıfının lideri olan Qashqai, C-SUV segmentinde yüzde 22,6'lık pazar payıyla lider pozisyonunu koruyor. Yenilenen yüzü, eklenen donanımları ve yeni premium iç mekânı ile pazardaki gücünü pekiştirecek



Nissan Türkiye
Genel Müdürü
Sinan Özkök

olan yeni Qashqai, sürüş performansı ile de göz dolduruyor.

Nissan'ın "Premium Dinamizm" olarak adlandırdığı yeni çağdaş görünüme kavuşan Qashqai'nin ön yüzünün merkezinde Nissan amblemini çerçeveleyen yeni 'V-motion' ızgarası yer alıyor. Ön tamponla bütünleşen yeni 'V' formu heybetli ön ızgara, bumerang formu LED gündüz farlarıyla tamamlanıyor. Aracın yeni kimliğinin belirgin özellikleri arasında yer alan farlar daha dinamik ve sportif bir görüntü sunarken Qashqai'nin premium karakterini de güçlendiriyor. Yeni farlar, araç hızı ve direksiyon açısı ile birlikte çalışan ve viraj içini aydınlatan Adaptif Far Sistemiyle desteklenerek gece ve gündüz sürüş güvenliğini üst seviyeye çıkarıyor.

Qashqai'nin yenilenen arka tamponu, çizgileri ve farlarıyla daha modern bir yapı kazanırken bumerang formu, 3D aerodinamik efekti verilmiş arka farlar dikkat çeken yenilikler arasında yer alıyor. Sürtünme katsayısında küçük bir iyileştirme elde etmek adına farlarda yapılan bu değişiklikler yakıt tüketimi maliyetini düşürüyor. İç kısmı eskisinden daha koyu olan farları ve köpek balığı sırtı anteni Qashqai'nin arka tasarımıda sahip olduğu diğer yenilikler.

Nissan'ın yeni modellerinin tasarımını yansıtan ve tüm Qashqai versiyonlarında standart olarak sunulan deri yeni direksiyon ilk bakışta dikkat çekiyor. D formu, altı düz direksiyon simidi araca giriş ve çıkışı kolaylaştırırken aynı zamanda daha sportif bir görünüm sunuyor.

Kadran görünürlüğünün yüzde 17 artmasına olanak veren yeni direksiyon sürücüyü ihtiyacı olan bilgileri daha geniş bir açıdan veriyor. Direksiyon üzerinde sağ ve sol taraftaki dört yönlü kumanda düğmelerinin tasarımı da yenilendi ve daha sezgisel bir kullanım sunan yapısıyla sürücünün gözünü yoldan ayırmadan fonksiyonları kumanda etmesini sağlıyor.

Her sürücünün oturma pozisyonuna uygun



ayarlamaya olanak tanıyan koltuklar, yan aynaların pozisyonuna bağlı olarak iki oturuş şeklini kaydedebilen koltuk hafızası fonksiyonunu içeriyor. Koltuğun alt kısmından kontrol edilebilen bu özellik Platinum Premium Pack ile gelen bir başka yenilik olarak öne çıkıyor.

Müşterilerinden gelen talepleri her zaman özenle dikkate alan Nissan, Bose iş birliği ile üstün ses kalitesi sunuyor. Yeni Qashqai, tamamen yenilenen ses sistemi ile yüksek kaliteli bir müzik keyfi sunuyor.

Nissan'ın yeni Intelligent Mobility özellikleriyle donatılan yeni Qashqai'deki öne çıkan yenilik park esnasında çarpmaları önleyen akıllı arka çapraz trafik uyarı sistemi. Sistem, kör noktalardan veya köşelerden yaklaşan araçlara karşı ya da araç hareket halindeyken park etmiş başka bir araca yaklaşırsa sürücüyü sesli ve görüntülü olarak uyarma özelliğini taşıyor.

2014 yılından beri akıllı çarpışma önleme sistemine sahip olan Qashqai, yaya algılayan sisteme de kavuştu. Yayaya duyarlı çarpışma önleme sistemi, radar ve kamera kombinasyonu ile çarpışmaları önlemeye ve çarpışmaların

şiddetini hafifletmeye yardımcı oluyor. Öte yandan geliştirilen kör nokta uyarıları artık kamera görüntülerinden ziyade radar verilerine dayandırılarak daha geniş bir alanda, daha doğru algılama sağlıyor.

Bu yeniliklerin yanı sıra akıllı yol kontrolü, akıllı sürüş kontrolü, aktif motor freni, akıllı otomatik far asistanı, akıllı yorgunluk algılama sistemi, akıllı çevre görüş sistemi ve akıllı park sistemi de mevcut. Ek olarak geri görüş kamerası, şerit takip uyarı sistemi, trafik işareti tanıma sistemi, kör nokta uyarı sistemi gibi özellikler de yeni Qashqai'nin sunduğu güncel teknolojiler arasında.

Yeni Qashqai'de benzinli ve dizel motor seçenekleri, altı ileri manuel veya X-Tronic şanzıman seçenekleriyle ve 2 veya 4 çekiş opsiyonuyla sunuluyor. Yalnızca 99g/km CO2 emisyonu ve 3,8 lt/100km'lik bir yakıt ekonomisi ile segment lideri olan 1.5 litrelik 110 HP dizel motorlu seçenek öne çıkıyor.

Diğer öne çıkan motor ise 130 HP motor gücü ile segmentin en güçlüsü 1.6L dizel X-Tronic motoru.

Yeni Nissan Qashqai 92.000TL'den başlayan lansman fiyatlarıyla ve 40.000 TL / 12 Ay yüzde 0 faiz finans desteği ile müşterilerini bekliyor.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU GÖÇEK-MUĞLA

Nissan'ın yeni modellerinin tasarımını yansıtan ve tüm Qashqai versiyonlarında standart olarak sunulan deri yeni direksiyon ilk bakışta dikkat çekiyor. D formu, altı düz direksiyon simidi araca giriş ve çıkışı kolaylaştırırken aynı zamanda daha sportif bir görünüm sunuyor.



Yeni Polo, büyük ve eğlenceli

Volkswagen Polo, büyüyen boyutları ve artan teknolojik donanımlarıyla göz doldurdu. Konfor ve güvenlik anlamında da yenilenen Polo dikkat çekiyor.

İLK OLARAK 1975 yılında üretimine başlanan ve dünya genelinde 16 milyondan fazla satış rakamına ulaşarak Volkswagen markasının en başarılı modellerinden biri olan Polo, altıncı nesliyle sınıfındaki iddiasını devam ettiriyor. Yeni Polo üst segmentlerde görmeye alıştığımız konfor, güvenlik ve teknolojik özellikleri, eğlenceli ve karizmatik karakteriyle kompakt hatchback sınıfına taşıyor.

Altıncı nesil Polo, MQB (Modüler Platform Yönetimi) temel alınarak tasarlanmış. Bu platform sayesinde ilk bakışta fark edilen daha uzun, daha geniş gövdesi ve uzayan aks mesafesi ile göz dolduruyor. MQB'nin sağladığı avantajlarla Yeni Polo, bir önceki nesline göre 81 mm daha uzun, 69 mm daha geniş olmasına ve artırılmış gövde sağlamlığına rağmen aynı ağırlığa sahip. Önceki nesillere kıyasla daha maskülen, karizmatik ve etkileyici tasarımı ile Yeni Polo yepyeni bir araç.

Yeni Polo'da sürücü ve yolcular için daha geniş ve ferah bir iç hacim sunuluyor. Aracın 94 mm artırılan aks mesafesi, arka koltukta seyahat eden yolcular için çok daha geniş diz mesafesi sağlarken aynı zamanda geçmiş nesline göre bagaj hacminin 71 litre artarak 351 litreye ulaşmasını sağlamış.

Yeni Polo'da tamamen yenilenen sürücü odaklı kokpit tasarımı ve yüksek kalitede malzeme ve işçilik iç mekanda ilk göze çarpan detaylar arasında. Yeni kokpite göz atıldığında, sunulan 8 inç boyutunda ekran yeni nesil bilgi eğlence sistemleri ve özellikle opsiyonel olarak sunulan dijital gösterge paneli ile dijital çağın gereklerine Polo en üst seviyede cevap veriyor. Aynı zamanda Polo, yeni nesil dijital gösterge panelinin kullanıldığı ilk Volkswagen modeli olmanın yanı sıra, segmentinde bu teknolojiye sahip ilk model olarak öne çıkıyor.

Yeni Polo modelinde, Golf ve Passat'ta sunulan üst sınıf sürüş destek sistemleri de tercih edilebiliyor. Volkswagen, otonom sürüş teknolojilerinin öncüsü sayılan yarı



otonom sistemler sayesinde yeni Polo'yu çok daha güvenli, kullanımı kolay ve konforlu bir otomobil haline getirmiş.

Altıncı nesil Polo, Türkiye'de ikisi benzinli, ikisi dizel olmak üzere toplam 4 farklı motor seçeneğiyle alınabiliyor. Benzinli motorlar 3 silindirlili ve 1 lt hacme sahip. İlk seçenek, Stop&Start özelliğine sahip, manuel şanzımanlı ve 75 HP güç üreten 1.0 lt MPI, diğer seçenek ise DSG şanzımanlı, 95 HP güç üreten 1.0 lt TSI.

Yeni Polo'nun SCR teknolojisine sahip dizel versiyonları ise, manuel şanzımanla sunulan, 1,6 TDI SCR 80 HP ile hem manuel,

hem de DSG şanzımanla alınabilen ve 250 Nm tork değerine sahip 1,6 TDI SCR 95 HP.

Yeni Polo'nun Comfortline ve Highline donanım seviyeleri için geçerli olmak üzere Aralık ayından itibaren, R-Line, Dekor, Dizayn ve Teknoloji isimleriyle olmak üzere 4 farklı özel paketi almak da mümkün olacak.

Sahip olduğu yeni tasarımı, üstün güvenlik sistemleri, yenilikçi teknolojisi, sunduğu kişiselleştirme seçenekleri ve artan standart özellikleriyle Yeni Polo, 64 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla alınabilecek.

MAHMUTHAYIRLIOĞLU



GABARDİN PARKA (S-XL)

~~229,90 ₺~~

199,90 ₺

16,66 ₺ x 12 Taksit

Stok Adedi: 500

**CARREFOURSA'DA
DAHASI VAR**

17-18

KIŞ GIYİM KOLEYSİYONU

DAHA GÜNLÜK

DAHA ÇALIŞKAN

ne lazımsa

Carrefour
hiper





Yeni Honda Civic Type R iddialı geldi

14 Ekim 2017 tarihinde Honda Showroom'larında satışa sunulan Yeni Civic Type R rekor için piste çıktı.

YENİ CIVIC TYPE R, Honda'nın bugüne kadar hayata geçirmiş olduğu en geniş kapsamlı ürün geliştirme programının yansıması olan 10. nesil Civic ile aynı platformu paylaşıyor. Yol ve pist kullanımı göz önüne alınarak teknik olarak geliştirilen yeni Honda Civic Type R'nin kaputunun altında önceki nesil Civic Type R'da da kullanılan 2.0 VTEC TURBO motor görev yapıyor. Yeni nesil Civic Type R'da kullanılmak üzere optimize edilen 2,0 litrelik turbo benzinli motor 320 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. Motor üretmiş olduğu gücü kısa oranlı altı vitesli manuel şanzıman üzerinden ön tekerleklerle aktarıyor.

Tüm bu performans özellikleri ile iddiasını kanıtlamak üzere de Yeni Honda Civic Type R, satışa sunulmadan önce dünyanın saygı duyulan pistlerinden Intercity İstanbul Park'ta kırdığı rekor ile yüksek

performans alanındaki iddiasını tescillemiş oldu. Rekor denemesi için 6 Ekim 2017 tarihinde İstanbul Park'a çıkan yeni Honda Civic Type R, 2 dakika 21,5 saniye ile önden çekişli araçlar klasmanında en iyi tur zamanına imza atarak yeni pist rekorunun sahibi oldu. Yeni Civic Type R bir önceki nesliyle yine kendisine ait olan rekoru yaklaşık 0,6sn geliştirerek önden çekişli araçlar sınıfının çitasını ulaşılması güç seviyeye taşıdı.

Civic Type R'nin 2,0 litre hacimli TURBO VTEC motoru 6.500 d/d'da 320 HP güç ve 2.500-4.500 d/d aralığında 400 Nm tork kullanıma sunuyor. Söz konusu değerler Civic Type R'ı 5,7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor ve 272 km/s maksimum hıza imkan tanıyor. Bu, Civic Type R'ı sınıfının en çabuk hızlanan ve en hızlı otomobili yapıyor. Tamamen yeni bir

süspansiyon, daha düşük ağırlık merkezi ve arttırılmış gövde rijitliği gibi özellikler sayesinde yeni nesil Honda Civic Type R önden çekişli yüksek performanslı kompakt hatchback sınıfının en iyi sürüş deneyimlerinden birini sunuyor.

Yeni Civic Type R için özel olarak geliştirilen dört tekerlekte Adaptif Amortisör Sistemi özellikle hızlanma veya yavaşlama gibi ani ağırlık transferlerinde gövdenin dengede kalmasına yardımcı olarak hızlanma ve fren performansını artırıyor.

Daha önce kullanıma sunulan 'Sport' ve pist odaklı '+R' modları dışında 'Comfort' adında yeni bir sürüş modu daha sisteme dahil edildi. Sürüş modlarının her biri adaptif amortisörler, direksiyon sertliği, vites değiştirme hissi ve gaz tepkisini ayarlıyor.

Civic Type R ülkemizde GT donanımı ve 260.000 TL'lik fiyat ile satışa sunuluyor.

DÜNYANIN EN FIT KADIN DERGİSİ

Women's fitness

**4 HAFTADA
FORMA
GİR!**

*Hazal Filiz
Küçükköse*
Spor onun
yaşam tarzı

**Dünyayı
kurtar!**
En iyi eko
besinleriyle

**Poruluyu
kontrollü ile
10 adımda
incele!**

**GURME
SAYISI**
Öğünlerine
seviye
atlat

**Stres!
O da ne?**
Sakinliğe giden yol

**SÜPER
KALÇALAR
SADECE
12DK!**



Men's Fitness Kasım sayısı bayilerde





Teknoloji ve performans

Münih'teki BMW Sürüş Akademisi tesislerinde plug-in hybrid teknolojili BMW ve MINI modellerini kullandık. Fosil yakıt ve elektrikli motor uyumunu deneyimledik. Ayrıca BMW M2'yi pistte kullanma keyfini de yaşadık.

GEÇTİĞİMİZ AY TEKNOLOJİK ve oldukça performanslı bir aktivite için Münih'teki BMW Sürüş Akademisi tesislerine gittik. BMW eDrive plug-in hybrid teknolojisine sahip otomobilleri, BMW i3 ve i8'i, plug-in hybrid teknolojili MINI Cooper S E ALL4 ve son olarak BMW M2'yi kullanma fırsatımız oldu. BMW

Sürüş Akademisi pisti içinde farklı parkurlarda bu otomobilleri kullanırken gelecekte ekonomi ve performansın bir arada kullanılıyor olabileceğini gördük. M2 mi? O tamamen performans odaklı ve yaşattığı heyecanı ne zamandır aradığımı fark ettim. Tam bir pist otomobili gibi karakteri ile BMW Sürüş Akademisi'nde kurulan parkurlarda keyifli anlar yaşadık.

BMW Sürüş Akademisi'nde 2 gün boyunca kullandığımız otomobillerden kısa özetler geçmek isterim. BMW 530e iPerformance, yüksek verimliliğe sahip BMW eDrive plug-in hybrid sürüş sistemini yaratmak için elektrikli motor ve 4 silindirli TwinPower Turbo benzinli motoru bir arada kullanıyor. Bu birleşim ile dinamik sürüş performansı hem tamamen elektrikli ve emisyonuz kısa mesafeli sürüşler ve hem de 4 silindirli benzinli motor sayesinde de uzun mesafe sürüşleri için geçerli olmaktadır.

Sürüş sisteminin temel bileşenleri arasında BMW TwinPower Turbo teknolojisine sahip, 184 HP gücünde 4 silindirli benzinli motor, 95 HP gücünde elektrikli motor ve 9,2 kWh kapasiteli, yüksek gerilimli lityum iyon batarya yer alıyor. Yalnızca elektrikle çalışırken, otomobilin menzili yaklaşık olarak 50 km, azami hızı ise 140 km/s.

iOS ve Android sistemleri ile uyumlu BMW Remote Kontrol Uygulaması ile, BMW 530e iPerformance'ın batarya şarj düzeyi veya kalan menzil ile ilgili bilgiler



görüntüleniyor. BMW Remote Kontrol Uygulaması'nın içerisinde yer alan haftalık zamanlayıcı ile şarj işlemlerinizin planlayabiliyorsunuz.

İster geleneksel evde kullanıma uygun priz, ister kapsamlı 360° ELEKTRİKLİ ürün ve hizmet yelpazesinden BMW i Wallbox kullanıyor olun, yüksek gerilimli bir bataryanın şarj edilmesi oldukça kolay. Bu BMW'nin diğer elektrikli modelleri için de geçerli.

BMW 7 Serisi, BMW EfficientDynamics teknolojisi eDrive BMW 740e, 740Le ve 740Le xDrive ile iki farklı dünyanın en iyi yönlerini bir arada sunuyor. Böylece, yakıt tüketimini ve aynı şekilde emisyonu önemli ölçüde azaltıyor. BMW 7 Serisi'nin konforunu sağlayan sürüş performansı çok daha yoğun olarak hissediliyor.

BMW 7 Serisi eDrive bir fişli hibrit otomobil olarak sürücünün gerçek yakıt tüketimi üzerinde büyük bir etki yaratmasını sağlayacak çeşitli sürüş modlarına sahip.

BMW 330e iPerformance modelinde, elektrikli motor ve BMW TwinPower Turbo motorun kombinasyonu her ikisinin de en iyi yönlerini bir araya getiriyor. BMW 3 Serisi'nin niteliklerine uyarlanmış benzersiz bir konsept olan emisyonuz sürüş sayesinde maksimum verimlilikte etkileyici sürüş dinamikleri ve çevreyle dost özellikler arasında.

BMW 330e modelinde, elektrikli motor ve BMW TwinPower turbo teknolojisi her iki seçeneğin en iyi yönlerini son derece dinamik ve konforlu bir sedanda birleştiriyor. BMW 3 Serisi, küçük bir otomobilin



yakıt tüketimi değerlerini sunuyor. Ayrıca plug-in hybrid model, sportif şekilde ayarlı süspansiyon sayesinde optimum çekiş ve çeviklik sunmakta ve tüm sürüş modlarında olağanüstü dinamikleri garantilemekte.

BMW eDrive ve BMW TwinPower Turbo motor kombinasyonu ile BMW 225xe iPerformance Active Tourer, elektrikli sürüş deneyimini ve sınırsız mobilitayı bir arada sunuyor. İki motor sistemi arasındaki akıllı etkileşim elektrikli xDrive'a destek olur. Sistem otomatik olarak ayarlanır ve her



durumda optimize edilmiş tüketim ve CO2 emisyonuyla birlikte en iyi çekişi ve çevikliği sunuyor.

BMW i, sürdürülebilir ve geleceğe dönük mobilitaya yönelik kapsamlı bir alt yapı. Şehir trafiği için sistematik ve sürdürülebilir şekilde tasarlanmış emisyonuz bir otomobil olan tamamen elektrikli BMW i3 veya geleceğin spor otomobili BMW i8 ile BMW i, dinamizm, sürüş keyfi ve sürdürülebilirlik için ilham vermekte.

MINI Cooper S E ALL4, plug-in hybrid teknolojisini BMW modellerinde olduğu gibi markaya taşıyor. 4 tekerlekten çekiş sistemi ve plug-in hybrid teknolojisi ile MINI Cooper S E ALL4, kullanımı son derece keyifli ve çevre dostu.

AHMET SAİD ÖZEN
MÜNH



Mercedes E-Serisi ailesiyle yollarda

Mercedes-Benz E-Serisi Sedan, All-Terrain ve Coupé modellerinin yanı sıra test sürüşünde E-Serisi ailesinin en genç üyesi Mercedes-Benz E-Serisi Cabriolet de görücüye çıktı.

MERCEDES-BENZ TÜRK, kuruluşunun 50. yılında yenilenen E-Serisi ailesinin üyeleriyle Türkiye'deki ilk basın test sürüşünü gerçekleştirdi. İstanbul'dan başlayıp Trakya Bölgesi'nde Istranca Dağları'nın eteğindeki Arcadia Bağları'na uzanan rotada gerçekleştirilen test sürüşünde tüm Mercedes-Benz E-Serisi ailesi deneyimlendi. Organizasyonda basın lansmanı yapılan, E-Serisi ailesinin en genç üyesi olan Mercedes-Benz E-Serisi Cabriolet Türkiye yollarına ilk kez çıktı.

Yarım asırdır Türkiye ekonomisine üretim ve istihdam alanlarında önemli katkılarda bulunan Mercedes-Benz Türk'ün Türkiye'de ilk kez düzenlediği ve Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu Direktörü Şükrü Bekdikhan'ın katılımıyla gerçekleştirilen basın test sürüşü organizasyonu İstanbul'da Kemer Country'deki buluşmayla başladı. Test araç-

ları ile Mercedes me connect uygulamasının tanıtılmasının ardından start verilen test sürüşünde, TEM otoyolu üzerinden Çerkezköy'e ulaşan 119 kilometrelik ilk etabın sonunda Tekirdağ Pınar Bulvarı üzerindeki araç değişim noktasına ulaşıldı. Değişim noktasındaki Mandalı Restoran'da verilen kısa bir aranın ardından Trakya'nın Poyralı, Hamzabey, Tatarköy, Hamitabat köylerinden geçerek Arcadia bağlarına ulaşan 110 kilometrelik rotada Mercedes-Benz E-Serisi ailesinin araçları deneyimlendi.

Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu Direktörü Şükrü Bekdikhan, "Mercedes-Benz Türk olarak, yarım asırdır hedefimiz mükemmel müşteri deneyimini her alanda gerçekleştirmek oldu ve bu yolda yürümeye devam ediyoruz. Geçen yıl Türkiye'de otomobil pazarında yeni bir satış rekoruna imza attık ve Premium Segment'in 1 numaralı markası olduk. 2017 yılına da önceki yıllardaki başarılarımızı

sürdürme kararlılığı ile yola çıktık. Bu yıl, Mercedes-Benz E-Serisi ailesinin yeni üyeleri olan All-Terrain ve Coupé modellerini Türkiye'de satışa sunarak markamızın tutkunlarının beklentilerini karşılarken basın test sürüşümüzde ilk kez deneyimle fırsatı bulduğumuz E-Serisi Cabriolet'yi de Ağustos ayında satışa sunarak çitımızı daha da yükselttik. Kuruluşumuzun 50. yılında E-Serisi ailesi ile basın mensuplarını bir araya getirmekten memnuniyet duyuyoruz. Bizim için de ilk olan ve bu nedenle ayrı bir heyecan yaratan basın test sürüşümüzde bizlerle birlikte olduğunuz için teşekkür ediyorum" dedi.

YENİ MERCEDES-BENZ E-SERİSİ SEDAN

2016 Mayıs ayı itibarıyla Türkiye'de satışa çıkan yeni Mercedes-Benz E-Serisi Sedan, tamamı 9G-TRONIC otomatik şanzımanla kombinlenen E 180, E 220 d 4MATIC, E 300 ve E 350 d 4MATIC versiyonları ile sunuluyor. Yeni motor seçenekleri ise aracın sahip olduğu mimariyle birlikte birçok avantaj sunuyor. Sürücüye istediği şeride güvenli bir şekilde geçerken yardımcı olan

Aktif Şerit Değiştirme Yardımcısı ve zor park manevralarını akıllı telefon üzerinden araç dışından yönetmeyi etmeyi sağlayan Araç Dışından Park Etme Yardımcısı gibi yenilikçi çözümler ise yeni E-Serisi'ni sınıfının en akıllı aracı yapıyor.

YENİ MERCEDES-BENZ E-SERİSİ

ALL-TERRAIN 4MATIC

İstanbul'da 21-30 Nisan 2017 tarihinde düzenlenen Autoshow'da sergilenen ve aynı anda Türkiye'de satışa sunulan yeni E-Serisi All-Terrain, station wagon otomobillerin pes ettiği yollarda yerden yüksek yapısı ile standart olarak sunulan dört tekerlekten çekiş sistemi 4MATIC ve AIR BODY CONTROL hava süspansiyonu ile E-Serisi All-Terrain sorunsuz bir şekilde yoluna devam ediyor. İlk etapta 195 beygirlik dört silindri dizel motora sahip All-Terrain E 220 d 4MATIC sunuluyor. DYNAMIC SELECT donanımını standart olarak sunan All-Terrain, farklı motor, şanzıman, ESP® ve direksiyon ayarlarını beraberinde getiren beş farklı sürüş programını da barındırıyor. All-Terrain sürüş modu, asfalt dışı yollara uygun ayarların yapılmasına imkân tanıyor. Konfor odaklı olan süspansiyon sistemi ve büyük çaplı jantlar, bozuk zeminlerdeki sürüş konforunu hissedilir oranda artırıyor. Araç yerden yüksekliği zemine göre ayarlanabiliyor.

YENİ MERCEDES-BENZ E-SERİSİ COUPÉ

Teknik olarak sedan versiyonu baz alan sportif lüks E-Serisi Coupé aynı zamanda Mercedes-Benz tasarımının gelmiş olduğu son noktayı gözler önüne seriyor. Türkiye'de Nisan 2017 itibarıyla satışa sunulan ve gran-tourismo sınıfına has güzelliği ileri teknoloji ile bir arada sunan yeni E-Serisi Coupé sportif lükse vurgu yapıyor. 4.826 mm uzunluğa, 1.860 mm genişliğe ve 1.430 mm yüksekliğe sahip olan yeni E-Serisi Coupé önceki nesil ile kıyaslandığında belir-



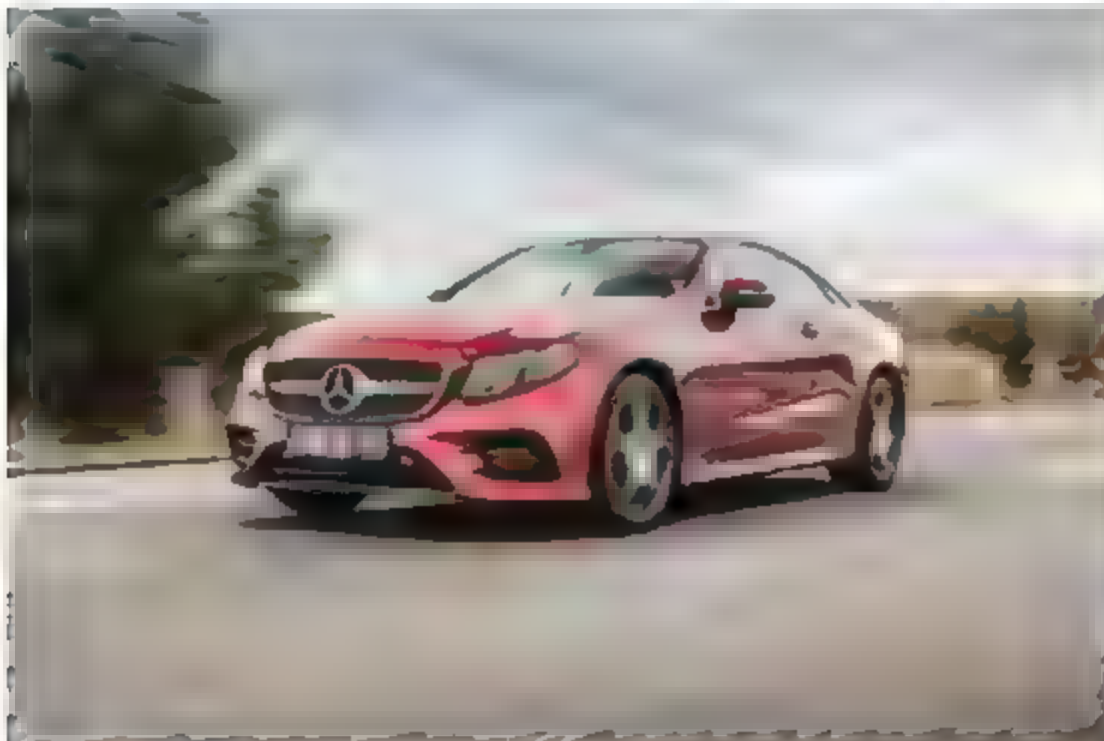
Üstü kapalı kullanıldığında E-Serisi Coupé ile aynı silueti sergileyen E-Serisi Cabriolet, coupé kardeşiyle aynı zarif çizgilere ve gövde ölçülerine sahip.

YENİ MERCEDES-BENZ E-SERİSİ CABRIOLET

Mercedes-Benz, E-Serisi ürün gamını Türkiye'de Ağustos ayı itibarıyla satışa sunduğu yeni E-Serisi Cabriolet ile tamamlıyor. Geleneksel kumaş tenteye sahip dört koltuklu cabriolet otomobil, dört kişilik geniş yaşam alanını, uzun yol konforunu ve modern teknolojiyi bir arada sunuyor. İsteğe bağlı olarak sunulan elektrikli rüzgâr deflektörü AIRCAP ve standart olan ense bölgesi ısıtma sistemi AIRSCARF gibi donanımlarla üstü açık sürüş keyfi yeni bir boyuta taşıyor. Ayrıca E-Serisi Cabriolet ilk kez dört tekerlekten çekiş sistemi 4MATIC ile de donatılabilir. Üstü kapalı kullanıldığında E-Serisi Coupé ile aynı silueti sergileyen E-Serisi Cabriolet, coupé kardeşiyle aynı zarif çizgilere ve gövde ölçülerine sahip. Sedan modelden 15 mm daha alçak olan yürüyen aksam, Mercedes-Benz E-Serisi Cabriolet'nin lüks sportif görünümünü desteklerken standart olarak sunulan AMG paketini 19 inçlik jantları sportif görünümü tamamlıyor.

gin bir büyüme ortaya koyuyor.

Vites geçişlerini son derece hızlı gerçekleştiren 9G-TRONIC otomatik şanzıman, düşük devirde sürüşe imkân tanıyor. Böylece yakıt verimliliği artarken kabin içi gürültü en aza indiriliyor. Standart olarak sunulan DIRECT CONTROL özelliği ile sedana kıyasla sürüş yüksekliği 15 mm daha alçak ayarlanırken, sürüş konforundan ödün vermemek üzere konfor odaklı amortisörlerle destekleniyor. Standart olarak sunulan DYNAMIC SELECT sistemine ait orta konsoldaki kumanda üzerinden sürücü, otomobilin karakteristiğini üç tanesi "Comfort", "Sport" ve "Sport+" olan beş farklı program üzerinden ayarlayabiliyor.



Türkiye'de satışa sunulan yeni E-Serisi All-Terrain, station wagon otomobillerin pes ettiği yollarda yerden yüksek yapısı ile standart olarak sunulan dört tekerlekten çekiş sistemi 4MATIC ve AIR BODY CONTROL hava süspansiyonu ile E-Serisi All-Terrain sorunsuz bir şekilde yoluna devam ediyor.

İLK SÜRÜŞ

Skoda Karoq çok ses getirecek

2018 yılının ilk çeyreğinden itibaren Türkiye pazarına sunulacak Karoq, 1.6 lt dizelin yanı sıra 1.0 ve 1.5 lt benzinli motor seçenekleriyle gelecek.

TÜRKİYE'DE SATIŞA sunulduğundan bu yana büyük beğeni toplayan Kodiaq ile SUV atağını başlatan Skoda, bunu Karoq ile bir adım daha ileriye taşımaya hazırlanıyor. 2018 yılının ilk çeyreğinden itibaren Türkiye yollarına çıkması planlanan Karoq, kompakt SUV sınıfının iddialı temsilcilerinden biri olmayı hedefliyor.

Yüce Auto Skoda Genel Müdürü Tolga Senyücel, Karoq'un, markanın SUV atağında önemli bir yere sahip olduğunu belirterek, "2018 yılının ilk çeyreğinde Türkiye'de satışına başlayacağımız Karoq ile kompakt SUV segmentinde önemli oyuncular arasında yer almayı hedefliyoruz" dedi.

Kodiaq ve Karoq ile Türkiye'nin en popüler segmentlerinden birinde söz sahibi olacaklarını anlatan Senyücel, "Karoq'u, öncelikle 1.0 lt (115 HP) ve silindir kapama teknolojisine sahip 1.5 lt (150 HP) benzinlilerin yanı sıra 1.6 lt (115 HP) motor seçenekleriyle getireceğiz. Özellikle 1.6 lt dizel motorlu seçeneğin, satışlarımızda önemli bir yer tutacağını düşünüyoruz" diye konuştu.

SUV segmentinin Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de de giderek daha fazla Pazar payı elde ettiğini ifade eden Senyücel, "Günümüzde SUV segmenti, üreticilerin için en önemli pazarlardan biri haline geldi. Biz de Skoda markası olarak iki iddialı modelle bu segmentte yer almaktan büyük bir memnuniyet duyuyoruz.



Yüce Auto Skoda Genel Müdürü
Tolga Senyücel

Türkiye’de de geçtiğimiz yıllara oranla kompakt SUV segmenti yüzde 23,5 oranında artış gösterdi. İlk dokuz ayda satılan SUV segmenti araçlar ise pazarın yüzde 16’sını oluşturuyor. Bunun gelecek yıllarda daha fazla artmasını bekliyoruz ve biz de Karoq ile bu segmentten önemli bir pay elde etmeyi amaçlıyoruz” dedi. Markanın yeni oluşturduğu SUV tasarım diline uygun olarak dinamik bir görünüm sunan Karoq, benzersiz iç mekan genişliği, şehir içinde rahat kullanım sağlayan boyutları, yeni sürüş destek sistemleri, tamamen LED teknolojisine sahip farları ve bir Skoda modelinde ilk kez kullanılan dijital gösterge paneli gibi üstünlükleri bünyesinde barındırıyor.

Karoq, yine tipik bir Skoda olarak, rakiplerinden daha geniş bir iç mekan, bagaj kapasitesi gibi üstünlüklerin yanında, VarioFlex sistemli arka koltuklar, bagaj kapağının eller serbest şekilde açılabilmesine olanak sağlayan “sanal pedal” gibi şık fikirleri bünyesinde barındıracak. Bunun yanında sayıları 20’ye yaklaşan güvenlik ve konfora yönelik donanım da Karoq’un üstün yönleri arasında.

Skoda’nın kompakt SUV sınıfındaki temsilcisi olacak Karoq, gerek adı gerekse de tasarımı, yapısı ve donanımlarıyla tamamen yepyeni bir otomobil.

Tıpkı Kodiaq’ta olduğu gibi markanın SUV tasarım dilinin gerçek bir temsilcisi olan Karoq, modern dış görünümüyle etkileyici

bir duruşa sahip. Keskin geometrik şekilli farlarla üç boyutlu bir görünüm sunan aracın ön bölümü, güvenlik ve sağlamlığı ifade ederken, Style donanım seviyesinde sunulan full-LED teknolojiye farlarla sunuluyor. LED farlar, aynı zamanda yol ve ışık durumuna göre yahut karşıdan bir araç gelmesi halinde otomatik olarak farların şiddetini ayarlayan “Işık Asistanı” da özelliğiyle de donatılabilir. Bu sistem, şilecekler çalıştığında da farları otomatik olarak açıyor.

Araç 4382 mm uzunluğa, 1841 mm genişliğe ve 1605 mm yüksekliğe sahip. Böylelikle iç mekanda arka koltuktakilere 69 mm’lik bir diz mesafesi sunuluyor. 2638 mm’lik uzun dingil mesafesi (dört tekerlekten çekişli versiyonda 2630 mm) Karoq’a yolda konforlu bir sürüş sağlarken, iç mekanın da cömertçe şekillendirilmesine olanak tanımış.

521 litrelik bagaj kapasitesi, arka koltukların yatırılmasıyla 1.630 litreye yükseliyor. Üç bağımsız arka koltuktan oluşan “VarioFlex” sistemi, tüm koltukların tamamen çıkarılmasına olanak tanıyor. Böylelikle Karoq, 1.810 litre bagaj hacmine sahip bir araca dönüşüyor.

DİJİTAL GÖSTERGE PANELİ

Karoq’un iç mekanı da, tipik Skoda kalitesini hissettiriyor. İsteğe bağlı olarak alınabilecek ve 10 renk seçeneği bulunan LED ambiyans ışıkları, farklı bir atmosfer yaratırken, sürücünün dikkatinin dağılmasını önlemek amacıyla direksiyon tarafında bulunan LED



Tamamen dijital gösterge paneli ise, bir Skoda modelinde ilk kez kullanılıyor. Bu sayede sürücü, dört farklı seçenektan birini tercih ederek, kendi bilgi ekranını oluşturabiliyor.

aydınlatmalar, araç hareket ettiğinde kendiliğinden sönebiliyor.

Tamamen dijital gösterge paneli ise, bir Skoda modelinde ilk kez kullanılıyor. Bu sayede sürücü, dört farklı seçenektan birini tercih ederek, kendi bilgi ekranını oluşturabiliyor. Tüm bu ayarlar ve tercihler de, MIB adı verilen (Modüler Bilgi Matrisi) ekranda kolaylıkla yapılabiliyor. MIB sistemi aracılığıyla ayrıca müzik sistemi, telefon, Sürücü Destek Sistemleri (Şerit Asistanı, Ön Bölge Asistanı gibi) veya aracın durumuna ilişkin ayarlara da ulaşılabilir. Bu panel, bir tablet bilgisayar ekranı gibi rahatça kullanılabilir.



Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

"Uzun ömürlü araçlar doğal olarak daha çevreciler; çok kullanımlı alışveriş çantalarının naylon poşetlerden daha iyi olması gibi"



BİR PICK-UP İLE en son karşılaşmamda bana çarpmıştı. Ben bisikletliydim ve hastanelik olmuşum.

Yine de her zaman pick-up'ları sevmişimdir. Birçok iş amaçlı araç gibi karakterleri var. Eski Ford patronu Jac Nasser, Amerikanların pick-up sevgisinin onların öncü ruhu olduğunu söylemişti. Bir keresinde, atların modern eşdeğerleri olduğunu ifade etmişti. İngiltere'de birçok araç genel olarak erkeksi donanım isimlerine sahipler: Warrior (bir Mitsubishi), Invincible (bir Toyota), Barbarian (yine Mitsubishi) yada Wildtrak (bir Ford). Onlar hiçbir zaman ince bardakta latte içen ve mercimek yiyen adamları hedeflemiyorlar. Sonuçta satışları patlama yaptı.

Yeni SUV'lardan farklı olarak birçoğu süslenmiş birer kamyonetler. Birçok modern SUV'a göre uzaylı kadar yabancılar. Ama aynı zamanda uzun zamandır buradalar. Mesela Toyota Hilux'ı elen alın; onu en son Kuzey Galler'de aile gezisinde deneyimledik. Hilux'lar dünyanın en sağlam aracı olarak bilinirler ve muhtemelen en çok yaşayanlardan biri. Bir Hilux sahibi olmak, bir kayaya sahip olmak gibidir. Bazı şeylerden etkilenebilir ama asla yenik düşmez. Bir arkadaşım 20 yılda bu araçla 405 bin km yaptı. Hala orijinal debriyajı üzerinde ve hiçbir zaman arıza yapmadı.

Hala servise giden, iyi kullanılmış araçlarla haşır neşir olmayı seviyorum. Her eski araç eşsizdir; her çizimin, ezimin bir hikayesi vardır. Karımın bahçıvan bir arkadaşı, günlük olarak 30 yıllık bir Volvo 740 station kullanıyor. Bir arkadaşımın en az 35 yıllık bir W123 Mercedes'ı var. Bir diğeri, benim favori aracım olan Renault 4 kullanıyor. Bir dostumun eski bir Saab 99'u var. Yolun kenarında 80'lere ait Volvo 240 station var; çürümüş ama hala çalışıyor. Bunlar şımartılmış klasikler değil. Aksine günlük kullanım için görev yapan aile dostu araçlar.

Karmaşık elektronikler, yeni araçların mezarı erken boylamasına sebep oluyor. Otomobil üreticileri ucuz finansman teklifleriyle kullanıcıların kısa süreli araç sahibi olmasını teşvik ediyor. Kitlesele elektrikli araç kullanımının eşliğindeyiz. Bunlar tek kullanımlık tüketim malları

olacak. Hiçbir zaman bir klasik otomobil dergisinde elektrikli araçlara sayfa ayrıldığını göremeyeceksiniz. Elektrikli araçlar yaşlanmayacak. Sadece hurdaya çıkacaklar. Kısa ömre sahip bataryalara bağlılar. Bataryanın değiştirilmesi ise, ekonomik olarak mantıklı değil. Elbette gelecek elektrikli araçlarda. Sıfır emisyon, sürdürülebilir enerji üretimi, eski bataryaların yeniden kullanımı: Tüm bunlar daha memnun edici ve çevreci yarınlar demek. Bununla birlikte İngiltere'de kullanıcıların sadece 0.5'i tamamen elektrikli araçları tercih ediyor. Belki de benzinli ve dizel araçları, mümkün olduğunca uzun süre kullanmak üzerine teşvik edilmeliyiz.

Uzun ömürlü araçlar doğal olarak daha çevreciler; çok kullanımlı alışveriş çantalarının naylon poşetlerinden daha iyi olması gibi. Yada el yapımı mobilyanın, kendinizin montajını yaptığı mobilyalardan daha iyi olması gibi. Bizim kullan-at kültürümüz, en büyük çevre sorunlarından biri. Bu yüzden iyi dizel ve benzinli araçların yoldan çekilmesi konusunda dikkatli olmalıyız.

Son dizel emisyon skandalının ardından atık madde şeması yeniden şekillendi. Bu, daha önce dizele binme konusunda ısrarcı olanların yanıldığını gösterdi. Ayrıca birçok üretici bu sayede kirli eski araçlarını yeni temiz benzinli-dizel araçlarla değiştirmesini sağladı. Peki bu, hala servise giden 3-10 yaşındaki kusursuz derece iyi dizel araçlar için bir fark yaratıyor mu? Özellikle de bunlar küçük ve yakıt ekonomisi yüksek araçlarsa; yada NOx emisyonlarının sorun yaratmayacağı kırsal alanlarda kullanılıyorsa...

Times köşe yazarı Janice Turner'ın son dönemki bir yazısı şöyleydi: "Dünyaya en çok zarar veren kimdir? 10 yıldan daha uzun süredir düşük yakıt tüketen ortalama bir dizel araç kullanan ben mi? Yoksa, birkaç yılda bir değerli kaynakları tüketen, üretim enerji tüketen ve şimdi göstermelik bir Prius alanlar mı?"

"How Bad Are Bananas? The Carbon Footprint of Everything" kitabının yazarı Mike Berners-Lee'ye göreyse, otomobil üreticisinin toplam emisyonu (metal çıkarma, kauçuk üretimi, alet ve makineler), aracın ömrünün egzoz emisyonuyla benzer. Hatta bazen daha yüksek. Peki tavsiyesi ne? Mümkün olduğunca uzun ömürlü bir otomobil yapmak ve onu düzgün bir şekilde korumak. Bu, otomobil şirketlerinin yönetim kurulunda popüler bir argüman değil. Diğer yandan, eski araçlara sahip olan arkadaşlarımı, hala mutlu birçok kilometre bekliyor.

Eski CAR editörü Gavin bugünlerde genel olarak bisikletlerle yolculuk yapıyor. Onun çevreci yanını dergi arşivindeki birçok yazıda görebilirsiniz.



MEN'S FITNESS

DÜNYANIN EN FIT ERKEK DERGİSİ

30 GÜNDE

YORULMADAN
GÜÇLEN!

TÜRKİSH TYSON
GÖKMAN
SAKI

Stresten kurtul
3 basit yöntemle

5K KOŞ
Doğru
antrenmanla
3 ayda yarışa
hazır ol!

5
DAKİKADA

**GÖBEĞİ
ERİT!**

SEKS
Cinsel sorun
klimin derdi?

**PROTEİN
DEPOSU
SAĞLIKLI
TARİFLER**

Alarm!
500 gr.
tehlikeli



Men's Fitness Kasım sayısı bayilerde



Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

"Uçan otomobiller bizim bildiğimiz tarzda otomobil değiller; o araçlarla yolculuklara çıkamazsınız veya Oulton Park'ta drift yapamazsınız"



BİLDİĞİMİZ HALİYLE otomobil saldırı altında. Bu, Dunkirk filmindeki bir sahne gibi: Sol kanadımızdaki tepeye çıkan elektrikli otomobiller, vurmaya hazırlanıyor. Bir keskin nişancı gibi... Sessiz... Ölümcül... Ve sıkıcı... Sağ cephede ise, otonom otomobil taburları var. İleri atılmaya ve bizim direksiyonlarımızı, altı

ileri vites kutularımızı etkisiz hale getirmeye hazırlar. Ve bitmedi. Şimdi ise, havadan yeni bir saldırı daha geliyor: Uçan otomobiller! Lanet olası uçan otomobiller! Adeta bir arı gibi saldırıyorlar. Eğer gazetede bir 'gerçekçi' uçan otomobil makalesi daha okursam, soyunup kendimi kanalın içine atacağım (bunu gerçekten yapmayacağım, sadece Dunkirk mecazını devam ettiriyorum... Belki de filmi görmediniz... Neyse, biz yazıya devam edelim).

Uçan otomobiller son 10 yılda büyük gelişim kaydettiler; cep telefonu, elektrikli araçlar, drone'lar ve araç paylaşım uygulamalarının gelişmesinin de katkısı oldu. Tüm bunları bir araya getirdiğinizde, ortaya Airbus ve Italdesign tarafından geliştirilen Pop Up konsepti çıkıyor. Yolcu kapsülü tekerleklerinden ayrılabilir ve ardından drone tarzı pervaneleriyle onu gökyüzüne taşıyor. Bir diğeri ise, Lilium adı verilen uçuş prototipi aşamasındaki araç. Münih merkezli bir ekip tarafından yapıldı; Çinliler tarafından finanse ediliyor ve bunların arkasındaki isimlerden biri Skype. Araç dikey olarak havalanıyor ve ardından kanadıyla uçuşa geçiyor. Biraz Harrier Jump Jet'e benziyor ama bu sadece AA bataryalarından güç alıyor (Şaka, şaka! Bu Lilium bana dava açmadan önceydi...) Bir de Uber var. Bazı NASA çalışanlarını aldıktan sonra kendi araç paylaşım uygulamasını geliştirdi, otonom, elektrik ve uçan drone teknolojilerinden faydalandı. Popüler durum böyle mi olacak? "Uygulama bazlı araç paylaşım servisi, otonom, elektrikli uçan drone'ları kullanacak."

Başkaları da var. Çin'den eHang konseptini söyleyebiliriz ve Toyota'nın desteklediği Japon bir grup adam SkyDrive'ı yaptı. Hatta

2020'de Tokyo'da uçarak Olimpiyat meşalesini yakmayı umuyorlar.

Evet, evet, evet. Tüm bunlar çokook heyecan verici ve Blade Runner tarzı, fakat iki itirazım var. İlki onlara uçan otomobil demeyi bırakın. Onlar otomobil değiller; o araçlarla yolculuklara çıkamazsınız veya Oulton Park'ta drift yapamazsınız. Otomobiller, son 100 yıldır anladığımız kadarıyla özgürlük, kaçış, seyahatler, Alp'lerde veya İskoçya'nın kuzeyinde gezinti yapmak demektir. Fakat bu dikey olarak kalkan araçlar, kasabanın 4 kilometre ilerisine gidecek ve alçalarak sizi bırakacak. Ardından şarj olacak. Bu daha çok tek bir şafta bağlı olmayan asansörde yolculuk yapmak gibi. Sansasyonel başlıklara karşın bunlara 'Uçan Otomobiller'in Doğuşu' diyemeyiz! Olsa

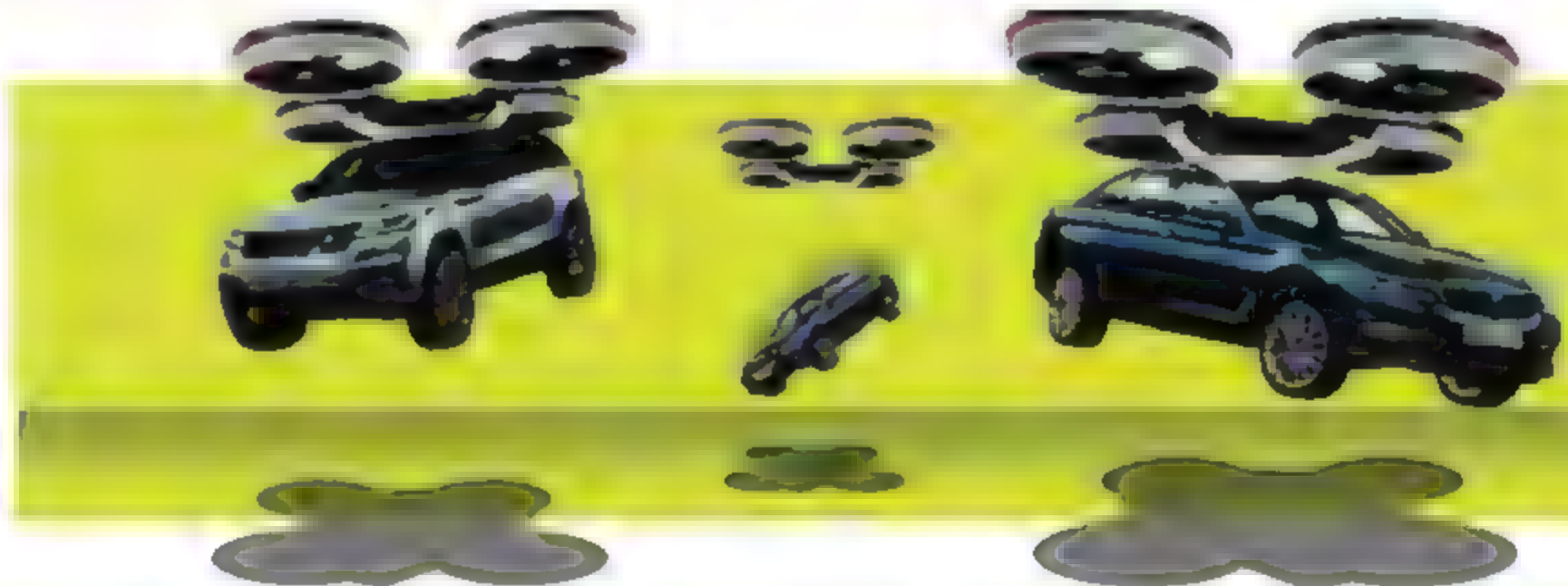
olsa, Willy Wonka ve Büyük Camlı Asansörü diyebiliriz.

Diğer itirazım ise... Tamam, uçmaktan nefret ederim. Nedenini bilmiyorum ama uçak kazalarıyla ilgili takıntılarım var ve uçağa her bindiğimde tek düşündüğüm her şeyin ters gideceği. Pitot tüpleri... Her zaman bunlar hakkında endişem vardır. Bu yüzden pilotu olmayan bataryalı bir drone fikri çok daha garip. Havanın ve yazılımın merhametine kaldık. İşte bu deneyim asla bir OTOMOBİL KULLANMAK GİBİ OLMAYACAKTIR.

Ayrıca birkaç drone'un da sorun yaşadığına şahit oldum. Bugünlerde CAR dergisinde çalıştığım birçok fotoğrafçı bunları kullanıyor. Batarya sorunları, sert inişler, çarpışma. Bu tür çarpışmalar insan taşıyan drone'larda olursa, 'uçan otomobil' devrimi bir hafta bile hayatta kalmaz. Norveç'e Richard Pardon ile Range Rover Velar kullanmaya gitmiştik. Drone'u ortadan kaybolmuştu. 15 dakika boyunca gökyüzünü birer güvercin meraklıları gibi taradık. Bunun drone'un içinde otururken olduğunu hayal edebiliyor musunuz? "Bilgisayar, biz nereye gidiyoruz? Bizi neden Kuzey Denizi'ne doğru götürüyorsun?"

Sonuç olarak uçan otomobil hikayesine inanmayın. Otonom araçlar geliyorlar. Yolda ölümcül kazaları kesmesi açısından faydalı olabilir. Fakat birçok toplumsal baskıya da dayanmak zorundalar: İlk kaza, ilk ölümcül kaza, ilk zincirleme kaza... Peki ya otonom elektrikli drone taksiler? iPhone'um her hata verdiğinde onu yeniden başlatmak zorunda kalıyorum. Düşündüm de, ben yürümeyi tercih edeceğim.

Editörümüz Mark, uçan otomobil fikrinin gülcüğünü düşünüyor ve bunlardan birine binmeye çekiniyor



AutoSpa

Auto Detailing
By.ÖZKAN ATEŞ

AutoSpa Etler

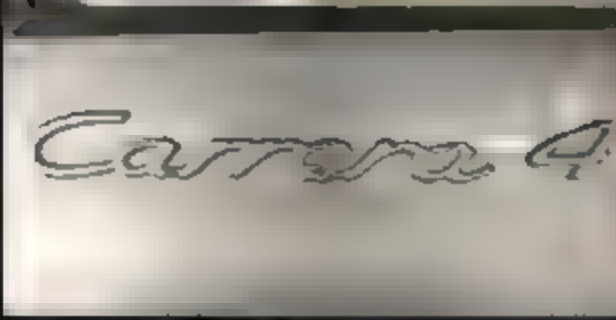
autospa_

autospaistanbul



NANO TECH PRO 9H CERAMIC NEDİR?

- ✓ Endüstriyel ürünler ve araç boyasında devrim niteliğinde bir kaplamadır.
- ✓ Son derece dayanıklı ve elmas parlaklığında bir yüzey oluşur.
- ✓ Güneş ışınları UV, asit yağmuru, kardan gelen çözücülere karşı tam koruma sağlar.
- ✓ Hidrofobik etki gösterir.
- ✓ Çizik direnci, sıcaklık direnci, korozyon direnci yüksektir.



Türkiye genelinde Nano Tech Pro Ceramic 9H ve 10 H kaplama konusunda Eğitim, Bilgilendirme, Uygulama Noktası olarak İstanbul - Marmara Bölgesi tek yetkili satıcısıdır. Cengiz Topel Cad. No: 14 Etler - İSTANBUL Tel: 212-3585272 / M: 532 272 3119

**DÜNYA'DA SERAMİK KAPLAMADA BİR MARKA OLAN
PASTA WAX GRUBU ARTIK TÜRKİYE'DE!**

**TÜRKİYE GENELİ
DİSTRİBÜTÖRLÜK VERİLECEKTİR**



Angelwax
HEAVEN SCENT WICKED FINISH 10

Türkiye Genel Distribütörü - DG İÇ VE DİŞ TİC. LTD. ŞTİ
Melâkgazi Kayseri / İletişim : 0544 324 20 55

angelwaxturkiye@gmail.com

www.angelwax.com.tr

Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker

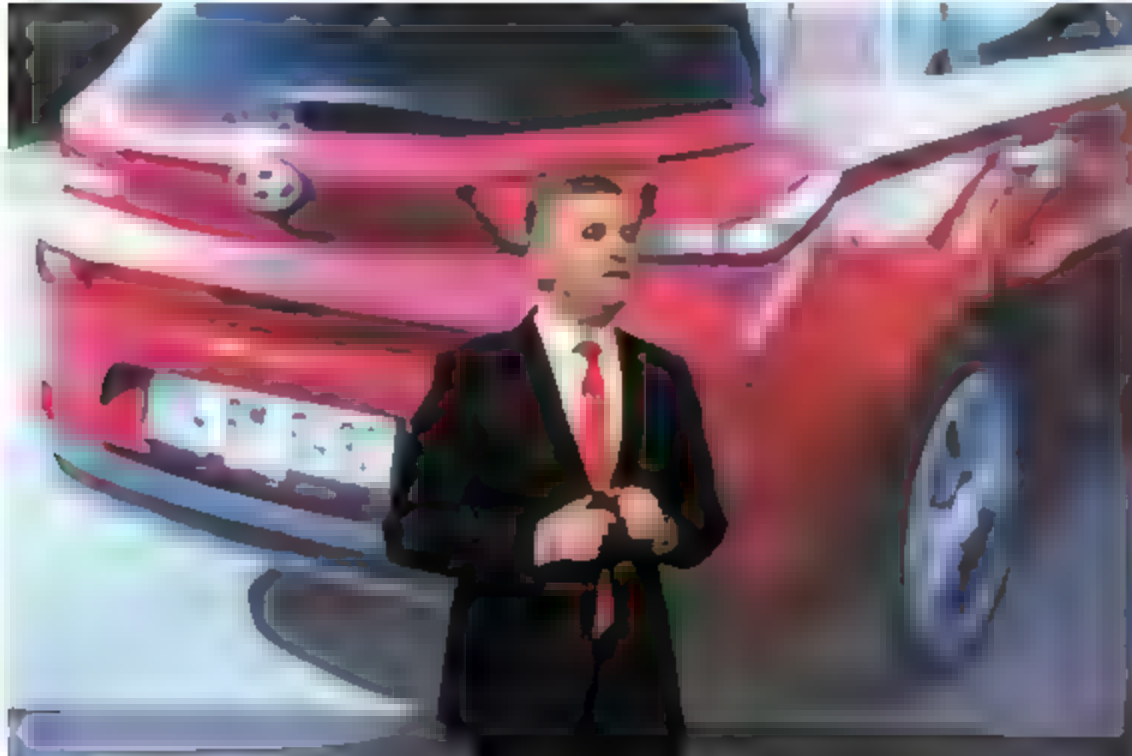
Gelecekte umutluyuz

Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker'le Hyundai markasının gelecek planlarını ve önümüzdeki dönemlerde gelecek Hyundai modellerini konuştuk.

CAR DERGİMİZİN 10'UNCU yılını kutladığımız sayımızda, ülkemizde 20 yıldır üretim yapan Hyundai Assan'a yer vermezsek olmazdı... Hyundai Assan, ürettiği modellerle ülkemize ihracat konusunda ekonomik destek olmayı sürdüren çok önemli bir marka. Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker, markaya ve sektöre dair merak ettiklerimizi içtenlikle cevapladı...

Car: 2017 yılının ilk 9 ayını; Hyundai penceresinden ve bir yönetici olarak tecrübelerinize dayanarak, otomobil sektörü açısından yorumlamanızı istesek...

Önder Göker: Değerlendirmeye önce üretimden başlayalım isterseniz. Toplam üretime baktığımızda, ilk 9 ayda geçen yıla göre yüzde 18'lik bir artış var. Bir milyon iki yüz binin üzerinde araç üretildi ve otomobil tarafı biraz daha büyüdü. Yüzde 31 orana sahip 838 binlerde bir otomobil üretimi var. İhracat tarafında da olumlu gelişmeler oldu. Toplamda yüzde 24 oranında bir büyüme olurken, otomobil tarafı daha çok büyüdü. Çünkü, yerli yatırım yapan markaların ihracatta yeni modelleri var ve orada da yüzde 38 oranında bir büyüme söz konusu. Elbette ihracatın ekonomimize katkısı oldukça fazla. Hyundai olarak biz de ürettiğimiz otomobillerin yüzde 91'ini 40'tan fazla ülkeye ihraç ediyoruz. Tedarikçi firmalarla bak-



tığımız zaman istihdama da büyük katkılarımız var. Bunun dışında, pazara baktığımızda 2017'yi aslında geçen senenin kasım ayından itibaren değerlendirmek lazım. ÖTV'deki yeni düzenleme ile alımlar 2016'nın sonunda öne çekildi. 2017'nin başlarında ise bu kurlarda aşırı bir oynama oldu. Ayrıca referandum süreci de vardı ve tüm bunların sonunda ilk yarıda bir daralma gerçekleşti. Fakat 9 aya baktığımız zaman eylül ayında pazarda yüzde 6 bir artış yaşadık. Pazar 70 bin seviyelerine kadar çıktı. İlk 9 ayda da geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 1 oranında bir daralma gerçekleşti. Açıkçası zor bir yıldır ve hepimiz için zor bir 9 aydı. Perakende tarafında da daralma devam ediyor. Fakat burada operasyonel kiralama tarafında bir büyüme var. Son birkaç yıldır çift haneli oranda büyümeler gerçekleşiyor. Hyundai olarak başarılı bir yıl geçiriyoruz. Geçen seneye göre bu daralan pazarda payımız arttı ve 35 binin üzerinde araç satışı gerçekleştirdik. Hedeflerimizin üzerinde pazar payımız yükseliyor. Sıralamadaki yerimiz geçen sene yediyken, bu sene toplam pazarda beşinci durumda. Pazar payımız da yükseliyor ve çalışmalarımızın sonucunda 5.8'lere geldik. Geçen yılı 5.3 ile kapamıştık. Başarılı bir şekilde ilerliyoruz. Pazarda bazı dinamikler var, kısaca onlardan da bahsetmek isterim. Filo oranı, geçen yıllara göre biraz arttı. Şu anda ODD verilerine göre, yüzde 41 oranında bir ortalama var. Hyundai markası olarak filo oranımız daha düşük ve yüzde 35 seviyelerinde. Dediğim gibi, operasyonel kiralama tarafı büyüyor. İkinci el de arttı ve bu geçen süreçte olumlu bir şekilde etkilendi. Yüzde 10 oranında yine ağustos verilerine göre artış var. Ayrıca vergi değişiminden sonra segmentler arası kaymalar oldu. İthal otomobillerin payında da bir düşüş söz konusu. Fakat yerli otomobil oranı yükseliyor. Sizler de biliyorsunuz, İzmir'teki fabrikamızda i10 ve i20 modelimizi üretiyoruz. Toplam satışın içinde, bu iki yerli modelimizin aldığı pay da yüzde 45 seviyelerinde.

Car: Normal ürün yelpazelerine baktığımız zaman olabildiğince geniş bir ürün yelpazeniz var. Bu ürün yelpazesi yakın gelecekte daha da çeşitlenecek mi, yeni modeller eklenecek mi?

Önder Göker: Pazarda satışa sunduğumuz A segmentinde, B-HB, C1 sedan, C2 sedan ve C-SUV'de otomobillerimiz var. İlk dokuz aya baktığımızda, C1 sedan hariç, diğer tüm segmentlerde bir önceki yıla göre payımızı arttırdık. Bu markamız için olumlu bir şey. Yeni yatırımla ilgili çalışmalarımız devam ediyor. Pazarın ihtiyaçlarına göre, en optimum kararı verip uygulamaya geçeceğiz.

Car: Vergi, MTV'deki artışlar, yeni yapı içerisindeki markaların otomobil modellerini yeniliyor olması... Sektör oldukça hareketli. Tüm bunlara bakarak, hem Türkiye pazarı hem de Hyundai açısından 2018 ile ilgili öngörülerinizi öğrenebilir miyiz?

Önder Göker: 2017 yılı yaptığımız çalışmalara ve planlara göre geçen senenin biraz altında olacak. Marka olarak bizim tahminimiz 930 bin seviyelerinde olacaktır. Biz de Hyundai olarak geçen seneki satışlarımızın üzerine çıkacağız. Yani 52-53 bin bandında bir satışla tamamlayacağımızı düşünüyorum.



Önder Göker
Hyundai Assan
Genel Müdür



Hyundai olarak pazar payımız hedeflerimizin üzerinde yükseliyor.

Car: Biraz “Çevrecilik” desek? Hyundai, globalde bu konuda önemli atılımları olan, köklü markalardan biri. Bununla ilgili Car okurlarıyla paylaşacağınız neler olabilir?

Önder Göker: Yakıt hücreli hidrojen ile çalışan ve ilk seri üretimi yapan dünyadaki tek marka Hyundai. Türkiye’de şu anda Fuel Cell satışı söz konusu değil ama özellikle İskandinav ülkelerinde ciddi adetlerde bu otomobillerimizden satılıyor. Biz de geçen temmuz ayında Türkiye’de ilk Hibrit modelimizin tanıtımını yaptık ve IONIQ Hybrid satışlarımız da iyi gidiyor. Önümüzdeki yıllarda bu sayı hızla artacak. Hyundai’de 2020 yılına kadar 15 adet çevreci otomobilin lansmanı yapılacak. Bunların 5 tanesi Hibrit, 5 tanesi Plug-In Hybrid, 4 tanesi elektrikli ve 1 tanesi de yeni yakıt hücreli. Türkiye’de de çalışmalarımız devam ediyor.

Car: Hyundai dersek başka neler dersiniz? Çünkü bu anlamda birçok yenilikler, farklılıklar, hizmetler, hedefler, kutlamalar ve yıllar söz konusu...

Önder Göker: Bu yıl Hyundai için önemli bir yıl. Çünkü Türkiye’deki üretimimizin yirminci yılını kutluyoruz. Bununla ilgili özel otomobiller üretip tanıtımını yaptık. İletişim konusunda da bu konuya ağırlık verdik.

Bunun dışında Hyundai’nin yine ilklerinden olan bir özelliğimiz, garantiye en çok önem veren markalardan biriyiz. 2004 yılında Türkiye’de ilk defa 5 yıl garanti veren bir marka olmuştuk. Geçen yıl, bu garanti ile ilgili bir yenilik yaptık. Otomobil satın alan müşterilerimiz, satış anında hiç bir ücret demeksizin kullanım alışkanlığına göre garanti süresini seçebiliyorlar. Biz buna “Opsiyonel Garanti” diyoruz. 3 yıl sınırsız, 5 yıl 100.000 km ya da 7 yıl 80.000 km seçenekleri var. Sık kullanıyorlarsa 3 yıl sınırsız ya da fazla kullanmıyorlarsa 7 yıl 80.000 km seçeneğini sunuyoruz. Bu konuda çok olumlu sinyaller aldık ve hemen hemen tüm modellerimizde var. Bunun dışında, satış sonrasında başka farklılıklarımız da var. Otomasyon projemiz ile tüketicilere en büyük getirimiz, otomobili onarıma bıraktığı zaman bekleme salonunda ya da dışarıda beklerken aracının onarımının hangi aşamada olduğunu, tahmini onarımın ne kadar tutacağını ve ne zaman teslim edileceği konusunda bilgi sahibi oluyor. Bu da müşteri memnuniyeti açısından olumlu gelişmelerden biri. Ayrıca bu sene pazarlamaya daha fazla önem verdik. Geçen yıllardan farklı olarak iletişimi biraz daha arttırdık. Bayramlarda ve özel günlerde, özel filmler hazırladık. Bu filmlerle, hiç Hyundai tanımayan müşterilerimize ulaşmaya çalışıyoruz.

DOSYA

MICHELIN KIŞ LASTİKLERİ



Michelin kış lastikleri

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK ve Haberleşme Bakanlığı geçtiğimiz nisan ayında kış lastiği kullanım zorunluluğuyla ilgili yeni bir tebliğ yayınladı. Bu uygulamaya göre, M+S ve/veya 3PMSF ibarelerini taşıyan lastikler kış lastiği kapsamına girmektedir. Aracınızda zincir bulunması veya kullanılıyor olması kış lastiği zorunluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. Güvenliğiniz için, kış lastiklerinizin dış derinliğini mutlaka belirli aralıklarla ölçmenizi öneriyoruz. Otomobil ve hafif ticari araç kış lastiklerinin dış derinliği yasal sınır olan 1,6 mm'nin altında olmamalıdır. Bizde siz değerli okuyucularımızı bilgilendirmek üzere Michelin ile birlikte kış lastikleri dosyası hazırladık. Bu dosyada kış lastikleri ile ilgili bilmeniz gerekenler ve Michelin markasının kış lastiklerini size tanıtıyoruz.

Michelin, hava 7 derecenin altına düştüğünde kış lastiği kullanılmasını öneriyor. Kış lastiği; deseni ve kılcal yapısıyla bu derecenin altındaki hava sıcaklıklarında karşınıza çıkan karlı, ıslak ve çamurlu yüzeylerde yol tutuşu, çekiş gücü ve fren mesafesinde sağladığı avantaj sayesinde yaz lastiklerinden ayrılıyor.

Michelin; yol ve yolcu güvenliğini en temel sorumluluk alanı belirlemiş bir marka olarak, kış lastiğinin hem maddi hem de manevi anlamda can güvenliği açısından hayati bir önem taşıdığını her fırsatta hatırlatıyor. Tüketicilerin kış lastiği konusunda farkındalığını yükseltmeye yönelik çalışmalara odaklanıyor. Michelin lastiklerin özel kauçuk yapısı, hava 7 derecenin altına da düşse elastikiyetini koruyor ve yol tutuş kabiliyetini artırıyor. Böylece kış şartlarında daha fazla yol tutuşu ve kısa fren mesafesi sağlanmış oluyor.





Otomobiller için kış lastikleri

Michelin Kış Lastikleri

MICHELIN CrossClimate+

Uzun ömür avantajı ve az sıklıkla kış koşullarına maruz kalan kullanıcılar için önerdiğimiz; Michelin'in devrim niteliğindeki kış sertifikalı yaz lastiği CrossClimate+, hem yaz hem de kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştiriyor. Kuru zeminde kısa mesafede fren yapma imkanı, ıslak zeminde frenlemede "A" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işaretine sahip

CrossClimate, yeni jenerasyonu CrossClimate+ ile de uzun lastik ömrü, geliştirilmiş kış performansı ve konfor özellikleriyle sürücülere büyük avantajlar sağlıyor.

İlk kilometreden itibaren diş derinliği yasal sınırı 1.6 mm'ye gelinceye kadar performansından ödün vermeyen MICHELIN CrossClimate+ geniş ebat yelpazesiyle sürücülere kuru zeminde premium yaz lastiği özellikleriyle mükemmel performans sunarken; karla kaplı zeminde ise bir kış lastiği kadar yüksek performans göstermeye devam ederek mükemmel deneyim yaşıyor. CrossClimate+ üst sınıf 4 Mevsim lastik pazarının ortalamasından %25 daha uzun ömürlülüğüyle dikkat çekiyor.

MICHELIN Pilot Alpin 4

Kış koşullarında maksimum performans için tasarlanan Michelin Pilot Alpin lastikleri, çok oluklu sırt deseni ile kar ve buz üzerinde daha iyi yol tutuşu ve frenleme sunmaktadır. StabilGrip teknolojisi sayesinde daha yüksek çekiş, yol tutuş ve sürüş hassasiyeti sağlayan lastikler; Helio Compound 3G bileşimi sayesinde de soğuk havada maksimum performans sunar.

Alpin 5'te ilk kez bir kış lastiğinin sırt desenine yerleştirilmiş "Elastomer" teknolojisi bulunmaktadır.



MICHELIN Alpin 5

Kış mevsiminde kuru, ıslak ve karlı yollarda maksimum tutunma sağlayan Alpin 5'te kullanılan teknolojiler, kaygan zeminde bile maksimum güvenlik sağlar. Yeni lastik sırt deseni ve bileşen yapısı ile farklı iki yeni teknolojinin ürünü olan Alpin 5, bu sayede sürücülere mükemmel sunuyor.

Kaza Bilimi Kürsüsü ve Fransız Ulaşım, Gelişim ve Ağlar için Bilim ve Teknoloji Enstitüsü (IFSTTAR) ile kurduğu işbirlikleriyle kaynağını gerçek hayattan alan MICHELIN Alpin 5, kış koşullarına sağladığı mükemmel uyumla rakiplerinden ayrılıyor.

Alpin 5'in tasarımında lastik üzerinde yerleştirilen binlerce kılcal kanal, "pençe" görevi görerek lastiğin çekiş gücünü artırıyor. Rakipleri ile karşılaştırıldığında yüzde 12 daha fazla desene ve yüzde 16 daha fazla kılcal kanala sahip olan Alpin 5, yüzde 17 daha fazla kavrama oranıyla da dikkat çekiyor.

Michelin'in lastik sırt deseni teknolojisi StabilGrip ile geliştirilen "iz" etkisi, Alpin 5 için özel olarak tasarlandı. Daha geniş lastik izi sayesinde daha kuvvetli yol tutuşu sağlamaya odaklanan Michelin Alpin 5, eşsiz sırt deseni sayesinde kendi kendine bloklama özelliğine de sahip.







MICHELIN



4x4 araçlar için kış lastikleri

MICHELIN CrossClimate SUV

3PMSF kış sertifikalı ilk yaz lastiği MICHELIN CrossClimate, kış şartlarında güvenle seyahat edilmesini sağlıyor. Hem yaz hem de kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştirerek sürücülere alışılmışın dışında bir deneyim sunan lastiğimiz, teknolojisi ile sürücülere hem tüm mevsimlerde güvenlik hem de hareket kabiliyeti sunuyor.

CrossClimate'in oldukça esnek kauçuk yapısı; kuru, ıslak, karlı zemin üzerinde lastiğin en ufak pürüze bile tutunmasını sağlayarak yol tutuş kabiliyetini artırıyor. Özel kauçuk yapısı ısı oluşumunu azaltarak sayesinde yakıt verimliliğini de artırıyor.

Kuru zeminde kısa mesafe frenleme imkanı, ıslak zeminde frenlemede "A" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işaretine sahip MICHELIN CrossClimate SUV, % 90 yol, %10 arazi koşullarında kullanıma uygun yapısı ile SUV araç sahiplerine uzun lastik ömrü, yakıt verimliliği ve konfor özellikleriyle de büyük avantajlar sağlıyor.



Kış lastiği sürüş güvenliğinizi arttırmak için aracınızın 4 lastiğinin de mutlaka aynı tip ve ebatta olduğundan emin olmanızı öneriyoruz.



MICHELIN Latitude Alpin 2

Küçük SUVler ve Crossover araçlar için tasarlanmış yeni nesil kış lastiğidir. Latitude Alpin lastikleri ıslak ve karlı yolda 2 metre, buzda 3 metre daha kısa frenleme ile daha yüksek güvenlik sağlar, kontrolü artırır. Stabiligrip teknolojisiyle daha fazla yol tutuş ve denge sağlarken yüksek hızlarda bile daha güçlü direnç sunar. Latitude Alpin sıra dışı kilometre omruyle de sürücülere büyük avantajlar sağlamaktadır.

KIŞ LASTİKLERİNİN ÖZELLİKLERİ NELERDİR?

Yaz lastiklerinin aksine kış lastikleri, düşük sıcaklıklarda esnekliğini ve yumuşaklığını koruyan özel bir kauçuktan üretilmiştir. Bu sebeple MICHELIN kış lastikleri soğuk, ıslak, karlı ve buzlu zeminlerde yüksek performans göstermektedir. Lastiğin yanaklarında gördüğünüz "M+S" ya da "3PMSF" gibi işaretlemeler, o lastiğin kış koşullarında kullanıma uygunluğunu göstermektedir. "M+S" işareti "Çamur ve Kar" ("Mud and Snow") anlamına gelmektedir fakat lastik performansı hakkında yeterli bilgi vermemektedir. Bu yüzden bu işareti taşıyan bütün lastikler kış lastiği özelliği göstermezler. 3PMSF işareti "3 Zirve-Dağ-Kar Tanesi" (3 Peak Mountain Snow Flake) işareti ise bir lastiğin kış şartlarına tümüyle uyumlu performansa ve özelliklere sahip olduğunu gösterir. Bu sembol lastiğin kış kullanımını için resmi onaylı olduğunu da kanıtlamaktadır. MICHELIN, kış aylarında yalnızca 3PMSF işaretli lastiklerin kış lastiği olarak kullanılmasını tavsiye ediyor.

Kış lastiği hangi hava koşullarında kullanılmalıdır?

Hava sıcaklığı gece-gündüz ortalama +7 derecenin altına düştüğü zamanlarda, güvenlik açısından kış lastiklerinin takılmasını öneriyoruz.

Yaz lastikleri hangi hava koşullarında kullanılmalıdır?

Yüksek bir performans ve güvenli bir sürüş için, yaz lastikleri, gece-gündüz hava sıcaklığı ortalaması +7 derecenin üzerinde iken tercih edilmelidir. MICHELIN yaz lastikleri, kış lastiklerine oranla hava sıcakken ıslak ve kuru zeminde, daha kısa fren mesafesi ile durmanızı ve asfalt zeminde çok iyi yol tutuşu sağlar. Hava ve yol koşullarına en uygun lastiği kullanmak lastiğinizin ömrünü uzatır, yakıt tüketiminizi azaltır ve konforunuzu arttırır.

Yolculuğunuz için tavsiyemiz: Kış lastiği ile sürüş güvenliği

Kış lastiği sürüş güvenliğinizi arttırmak için aracınızın 4 lastiğinin de mutlaka aynı tip ve ebatta olduğundan emin olmanızı öneriyoruz.

Soğuk havada dışarıdayken ortam sıcaklığına göre lastik hava basıncınızı doğru şekilde ayarlayabilmeniz için tavsiyeler:

Hava sıcaklıkları düştüğünde, lastik hava basıncınız da düşmektedir. Örneğin; bir lastik 20°C'de 2 bar (29 psi) şişirildiyse, lastik hava basıncı 0°C'de sadece 1,8 bar (26 psi) okunabilmektedir.

Soğuk havalarda dışarıdayken, ortamın sıcaklığına göre, lastiklerinizin hava basıncını ayarlamak istediğinizde, araç üreticinizin tavsiye ettiği hava basıncı değerlerine sadık kalmanızı öneriyoruz.

Araç üreticinizin belirttiği hava basıncı değerlerine;

- Aracınızın kullanım kitapçığında,
- Sürücü koltuğunuzun yanındaki yan kapının üzerindeki etiketlerde,
- Yakıt deposu kapağının iç yüzü üzerinde bulunan etikette bulabilirsiniz.

Soğuk havada içerideyken ortam sıcaklığına göre lastik hava basıncınızı doğru şekilde ayarlayabilmeniz için tavsiyeler:



Soğuk havalarda dışarıdayken, ortamın sıcaklığına göre, lastiklerinizin hava basıncını ayarlamak istediğinizde, araç üreticinizin tavsiye ettiği hava basıncı değerlerine sadık kalmanızı öneriyoruz.

Hava sıcaklığının lastiklerin hava basıncı üzerinde doğrudan etkisi bulunmaktadır. Lastik hava basınçlarınızı içeride, bir garaj veya atölye ortamında ayarlayacaksanız, araç üreticisinin tavsiye ettiği basınç değerlerine 0,2 bar (3 psi) ilave etmenizi öneriyoruz. Bu, içerideki atmosfer ile dışarıdaki sıcaklığı da dengeleyerek en doğru değeri bulmanızı ve aracınızı güvenli kullanmanızı sağlayacaktır.

LASTİK ROTASYONU

Lastik rotasyonunuzun her 10.000 km ile 15.000

km arasında en az bir kere yapılmasını öneriyoruz. Lastik rotasyonu yapmanız lastiklerinizin dengeli şekilde aşınmasını sağlayacak ve kullanım ömrünü arttıracaktır.

YOLCULUĞUNUZ İÇİN TAVSİYEMİZ: LASTİK BAKIMI

Yerine Lastiğinizin yol ile gerçekten temasta olan kısmı hemen hemen avuç içi kadardır. Güvenliğiniz, konforunuz ve yakıt tasarrufunuz bu küçük alana bağlıdır. Sadece doğru lastikleri seçtiğinizden değil aynı zamanda en iyi performansı sergilemelerini sağlamak için düzenli olarak bakımlarını yaptığınızdan da emin olunuz. Çünkü lastikleriniz:

- ✓ Aracınız ve yol arasındaki tek bağlantıdır.
- ✓ Otomobilinizin tüm yükünü taşımaktadır.
- ✓ Otomobilden yol yüzeyine yönlendirme, hızlandırma ve frenleme gibi sürüş verilerine tepki vermektedir.
- ✓ Yol üzerindeki her engelin etkisini azaltmaktadır.

Hafif ticari araçlar

MICHELIN Agilis Alpin

Her türlü kış koşulunda daha güvenli, daha ekonomik ve daha sağlam olan yeni MICHELIN Agilis Alpin, hafif ticari araçlar için karlı zeminde omuz kısmında açık ve geniş aralıklı bloklar ile daha iyi kavrama sağlıyor. Sürekli Temas Yüzeyi teknolojisi ile zeminle %27 oranında daha sağlam bir tutuş sağlar. Sahip olduğu Stabilgrip Teknolojisi de kar üzerinde pençe etkisi yaratıyor.



Gelmiş geçmiş en iyi Ibiza

SEAT'ın tasarımı, kalitesi, teknolojik özellikleri ve etkileyici dinamizmi ile şimdiye kadar geliştirdiği ve "en iyi Ibiza" olarak tanımladığı Yeni Ibiza ferah iç tasarımı ile daha konforlu bir sürüş sunuyor.

GENÇLERİN İLGİ odağı SEAT Ibiza'nın 5'inci nesli yollarda. Daha önceki versiyonları 5 milyon 400 bin adetlik satış rakamlarına ulaşan yeni Ibiza; ileri teknolojisi, çarpıcı dinamizmi, geliştirilmiş iç mekanı ve konfor yönünden geçirdiği iyileştirmeleri ile yollara çıkıyor. İspanyol markanın bu en ikonik modelinin alışıldık gençlik dolu, işlevsel, sportif ve rahat ruhu, bu kez yepyeni bir tarzla buluşuyor. SEAT'ın karakteristik DNA'sını yansıtan çarpıcı yeni tasarımı, bu kez daha rafine, heyecan verici ve modern çizgilerle birleşip, çok daha keskin ve sportif bir görünüm sunuyor.

Barselona'da geliştirilen beşinci nesil yeni SEAT Ibiza, Volkswagen Grubu'nun en yeni teknolojisi MQB-Ao (Modular Quer Baukasten) platformunu ilk kez kullanan model olma özelliğini taşıyor. Bu platform sayesinde, Ibiza en gelişmiş teknolojilerle donatılırken, iç hacimde dikkate değer iyileştirme yapılabilir ve dinamizmi artıyor.

Taze ve genç tasarımın olgun ve dengeli bir karakterle harmanlandığı beşinci nesil yeni SEAT Ibiza'nın kusursuz oranları, güçlü ve çevik kişiliğini yansıtıyor. Bu yeni otomobil, karakteristik SEAT özellikleri korunmakla kalmıyor, SEAT'ın tasarım DNA'sını bir üst seviyeye taşıyor. Üçgen Full LED farlar ve LED gündüz sürüş farları yeni SEAT'a ikonik bir görünüm kazandırıyor. Izgarada gururla sergilenen amblem, kaput üzerindeki iki karakteristik çizgi ve krom kasasındaki ufak boşluk ile vurgulanıyor. "X" şeklindeki tasarım, otomobile üst düzey bir dinamizm ve çarpıcı bir görsel güç katıyor.

Aks dışında kalan kısımların kısa olması sayesinde araç daha dengeli, dinamik ve sportif bir duruş kazanıyor. Daha uzun aks mesafesi ve pencere tasarımı, yeni Ibiza'nın boyutunu vurgularken aracın iki tarafında boylu boyunca uzanan tipik SEAT tasarımı çizgiler, araca çok daha çarpıcı bir derinlik hissi katıyor. Bir araya getirilmiş keskin hatlar ve kavisli yüzeyler, aracın gövdesine heykelsi bir form kazandırıyor. İki farklı renk bitişi ile sunulan yeni jantlar, otomobile şık bir hava verirken; 18 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar ise tek renkte sunuluyor.

Aracın arkası da tipik Ibiza tasarımına sahip. Aracı tek parça halinde saran arka stop lambalar, arkadaki çıkıntılar ile bütünleşerek benzersiz tasarıma ve aerodinamik performansa katkıda bulunuyor. Bagaj ve tamponun güçlü ve net hatları genişlik algısını artırırken, aracı yere yaklaştıran arka reflektörlerle birlikte geniş, yekpare bir görünüm yaratıyor. FR versiyonu, sportif karakterini öne çıkaran arka tamponun her iki yanındaki egzoz çıkışları gibi ayrıntıları barındırıyor. XCellence versiyonundaki krom detaylar, sofistike ve zarif karakterini pekiştiriyor.

SEAT DNA'sına uygun olarak "Sürücü Odaklı" bir şekilde tasarlanan göstergeler sürücünün gözlerini yoldan ayırmasını gerektirmeyecek şekilde ve mümkün olan en yüksek konumda yer alıyor. İç mekanda kullanılan kaplamalar, tasarım öğeleri ile 8 inçlik Black Panel dokunmatik ekran arasında kusursuz bir denge sağlıyor. Vites kutusu da kullanım kolaylığı sağlamak amacıyla mümkün olan en yüksek konumda yer alıyor. Yeni SEAT Ibiza'nın her bir detayına yansıyan üstün kalite, LED aydınlatmanın rengine kadar uzanan kişiselleştirme seçenekleri, 8 inçlik dokunmatik ekran ve Full Link bağlantı sistemi gibi araç içi teknolojiler, akla kaçınılmaz olarak daha üst kategori modelleri getiren özellikler arasında.

Yeni SEAT Ibiza, sırasıyla Reference ve Style versiyonlarından başlayarak dört farklı donanım serisi ile piyasaya çıkacak.



63 litrelik ekstra hacim ile 355 litreye çıkarılan bagaj kapasitesi sayesinde sınıfının en iyisi konumuna gelmiş olan yeni Ibiza, yükleme yüksekliğinin düşürülmesi ile SEAT'ın tasarımı ve işlevselliği bir araya getirebilme becerisi de kanıtlanmış oldu.

Yeni SEAT Ibiza'da farklı alüminyum blok ve silindirlerde benzinli motor seçenekleri bulunuyor: İlk ve başlangıç motoru 75 HP güç üreten üç silindirli 1.0 MPI motor. Bu motor 100 km'de 4.9 litre yakıt tüketirken, km başına 112 g CO₂ emisyonu üretiyor.

İkinci seçenekteki turbo kompresörlü, ara soğutuculu ve direkt enjeksiyonlu 1.0 TSI motorun ise 95 HP ile 115 HP seçenekleri mevcut. 95 beygir

gücüne sahip 1.0 TSI motorda ise ortalama yakıt tüketimi 4.7 litre/100 km; CO₂ emisyonu ise 106 g/km seviyelerinde. Bu, akıcılığı ve çok düşük devirlerde bile mükemmel yanıt kapasitesi ile benzerlerinden ayrılan bir motor. Bunun en iyi göstergesi ise, 2,000 -3500 devirde 175 Nm'lik maksimum tork üretmesi.

Yakın zamanda ise dört silindirli, 150 HP güce sahip 1.5 TSI EVO piyasaya sürülecek. TSI'nin enjeksiyon basıncı, 1 litre hacimli, 115 ve 95 beygir gücündeki versiyonlarda 250 bar iken, 1.5 TSI motorda 350 bara kadar çıkıyor. Ayrıca, tüm TSI versiyonlarındaki değişken subap zamanlaması sayesinde devir geçişleri daha yumuşak hale gelirken, motor her türlü yüksek veya düşük

devre kolayca tepki verebiliyor ve sürücünün her türlü talebini karşılayabiliyor. 1.6 TDI dizel motorlarda 95 beygir manuel ve DSG seçenekleri bulunuyor.

Yeni SEAT Ibiza, sırasıyla Reference ve Style versiyonlarından başlayarak dört farklı donanım serisi ile piyasaya çıkacak. Üst seviye versiyonlar ise FR ve XCellence olarak belirlendi.

Yeni SEAT Ibiza'da Ön Bolge Asistanı, Adaptif Hız Sabitleyici, KESSY Anahtarsız Giriş ve Çalıştırma Sistemi ve yeni nesil ön ve arka park sensörlerinin yanı sıra, daha yüksek kaliteye ve çözünürlüğe sahip geri görüş kamerası ile 8 inçlik birinci kalite dokunmatik bir ekran yer alıyor.



Yeni SEAT Ibiza'da Ön Bölge Asistanı, Adaptif Hız Sabitleyici, KESY Anahtarsız Giriş ve Çalıştırma Sistemi ve yeni nesil ön ve arka park sensörlerinin yanı sıra, daha yüksek kaliteye ve çözünürlüğe sahip geri görüş kamerası ile 8 inçlik birinci kalite dokunmatik bir ekran yer alıyor.

En iyi teknolojiyi iç mekandaki uyumu bozmadan sunan 8 inçlik fonksiyonel entegre ekran, SEAT Ibiza'da ilk kez kullanılıyor.

Yeni Ibiza, Avrupa'da satışa sunulan otomobillerin tasarımlarını, teknik yapılarını ve güvenlik performanslarını, titiz biçimde denetleyen bağımsız güvenlik kuruluşu Euro NCAP tarafından değerlendirildi. Her geçen gün daha da zorlaştırılan testlerden başarıyla geçerek tam not aldı.

Euro NCAP değerlendirme testlerinde, araç içinde sadece sürücü veya yan yolcunun değil, aynı zamanda çocuk, bebek, arkada oturan yolcular ile yayaların da güvenliği göz önünde bulunduruluyor. Ayrıca otomobilin ön ve yandan aldıkları darbelere karşı güvenliği de kaza simülasyonları ile inceleniyor. Özellikle sürüş asistanı kategorisinde acil durumlarda otomatik fren yapabilen Ön Bölge Asistanı'nı tüm donanımlarında standart sunmasıyla ile dikkat çeken Yeni SEAT Ibiza, testlerin tümünü tam not alarak değerlendirmeyi tamamladı.

Yeni SEAT Ibiza'da sunulan ve birçoğu bu kategori için büyük bir yenilik teşkil eden Sürüş Asistanı Sistemleri yukarıdakilerle sınırlı değil. Otomobilde bunlara ek olarak Yorgunluk Tespit Sistemi, Otomatik Acil Fren Sistemi, Adaptif Hız Sabitleyici (ACC), bir çarpışma sonrasında aracı kontrol altına almak ve olası ikinci bir çarpışmayı önlemek üzere otomatik olarak devreye giren İkincil Çarpışma Freni gibi teknolojiler de yer alıyor.

Yeni SEAT Ibiza'nın sunduğu en dikkat çekici özelliklerden biri ise Sürüş Profili teknolojisi. Bu sistem, Eko, Normal ve Spor olmak üzere önceden belirlenmiş üç modun yanı sıra; sürücünün motor, direksiyon, süspansiyon, ACC, klima ve şanzımanı (DSG versiyonlarında) dilediği gibi ayarlayabilmesine imkan tanıyan bir de Kişisel mod yer alıyor.

Yeni modelin iç mekanındaki en dikkat çekici özelliklerden biri ise opsiyonel olarak sunulan GSM sinyal yükseltici özelliğine sahip kablosuz şarj cihazı. Bağlantı söz konusu olduğunda yeni SEAT Ibiza; Apple Car Play, Android Auto ve Mirror Link seçenekleri sayesinde kullanıcı deneyimini daha basit ve daha esnek hale getirerek iyileştirmeyi hedefliyor.

Yeni SEAT Ibiza'nın opsiyonel olarak sunulan BEATS Ses Sistemi sistemi, yarattığı enerji, duygu ve heyecan ile insanların müzik dinleme şeklini değiştiren Beatsaudio markası ile yapılan işbirliğinin ürünü. Otomobilin ses sisteminde bir dijital sinyal işlemcisi (DSP), 7 yüksek kalite hoparlör ve 8 kanallı 300W bir amplifikatör kullanılıyor.



Euro NCAP değerlendirme testlerinde, araç içinde sadece sürücü veya yan yolcunun değil, aynı zamanda çocuk, bebek, arkada oturan yolcular ile yayaların da güvenliği göz önünde bulunduruluyor.

Hyundai Motor'un N serisindeki ilk yüksek performans otomobili olan i30 N, yeni nesil i30 platformu üzerinde sıfırdan geliştirildi. i30 N, gerek günlük yaşamda yollarda, gerekse pistlerde maksimum sürüş keyfi sunmak için tasarlandı.



Hyundai Performance N için geliştirilen özel P zero 'HN' işareti taşıyor

PREMIUM LASTİK üreticisi Pirelli, yeni Hyundai i30 N için özel bir P zero versiyonu geliştirdi. Yeni lastik, dinamik aracın spesifik özelliklerine uymak üzere tasarlandı. Ultra Yüksek Performans yaz lastiğinin 235/35 R19 ölçülerindeki bu yeni OE (orijinal ekipman) versiyonu, Pirelli'nin İtalya'da Settimo Torinese'deki yüksek teknoloji fabrikasında üretildi.

Hyundai Performance N, i30 N için özel olarak geliştirilen P zero'nun tanınması amacıyla lastik yanığına 'HN' işareti ekledi. Özel lastik, Pirelli'nin Mükemmel Uyum stratejisinin bir başka örneği olma niteliğini taşıyor. Bu yaklaşımı esas alan Pirelli mühendisleri, belirli bir otomobilin teknik gerekliliklerine ve özelliklerine göre en hassas şekilde ayarlanan lastikler geliştirebiliyor. Bu strateji, şirketin orijinal donanında, özellikle premium

ve prestij segmentlerinde dünyanın pazar lideri olmasını sağlamış bulunuyor. Hyundai Performance N ile işbirliği ile Pirelli'nin etkileyici portföyüne tanınmış bir otomotiv üreticisi daha eklenmiş oluyor.

Hyundai Motor'un N serisindeki ilk yüksek performans otomobili olan i30 N, yeni nesil i30 platformu üzerinde sıfırdan geliştirildi. i30 N, gerek günlük yaşamda yollarda, gerekse pistlerde maksimum sürüş keyfi sunmak için tasarlandı.

Hyundai Motor, inovasyondan ödün vermeyen ve gücünü teknolojiden alan yüksek performanslı otomobillere yönelik artan müşteri taleplerine i30 N ile yanıt veriyor. Avrupa genelinde 2017 sonlarında lanse edilmesi planlanan yeni i30 N, bir performans otomobili kullanırken sportif dinamikleri deneyimlemek isteyen kişilere hitap ediyor.



Hyundai'nin 'Keyfini Sürün' temasının üç temel taşına dayanan i30 N, virajlardaki ustalığını ve yarış pisti yeteneklerini kanıtlamış bir günlük spor otomobil olarak tanımlanıyor.

i30 N, virajları çok seviyor. Otomobildeki 'N' logosu, bir şikani simgeliyor. Yarış pistlerindeki bu özel virajlarda i30 N maksimum yol tutuşu sergilerken mükemmel bir sürüş hissi yaratıyor. Güçlü 2.0-litre turbo şarjlı motor, maksimum 275 PS ve 353 Nm tork ('Overboost' fonksiyonuyla 378 Nm tork) değerlerine ulaşabiliyor. Günlük kullanıma uygun bir spor otomobil

olarak hafta içinde işe giderken konfor sunan i30 N, hafta sonu pistte performansını gösterebiliyor.

Aracın geliştirilmesinde dayanıklılık ve yarış pisti performansı dikkate alınan iki önemli unsur oldu. Dayanıklılık testleri kapsamında i30 N, Nürburgring'deki Nordschleife parkurunda 10.000 km yol yaptı.

Otomobilin çok yönlü olması, her türlü yol şartlarında güvenlik ve performans açısından en yüksek standartları gerektiriyor. Pirelli mühendisleri de bu beklentilere yanıt vermek için P zero'nun özel bir versiyonunu geliştirmiş bulunuyor.

İtalyan lastik markası Pirelli Ağustos ayında 110 Homologasyon ile önemli bir başarıya imza attı

AĞUSTOS, PIRELLİ İÇİN rekorlarla dolu bir ay oldu. Pirelli lastiklerinin toplam 110 yeni homologasyonu arasında kış koşulları için Scorpion Winter ve Sottozero ile maksimum performans için P Zero ve diğer yarış serisi P Zero Corsa yer aldı. Orta sınıf motor hacmine sahip otomobillere yönelik Cinturato ailesini de unutmamak gerek.

Frankfurt Motor Show'da tanıtımı yapılan yeni otomobiller arasında orijinal ekipman olarak Pirelli kullanan pek çok model yer aldı. Bunlardan ilki, Pirelli mühendislerinin maksimum performans garantisi etmek amacıyla ön ve arka için farklı ebatlı lastikler geliştirdiği ve lüks 'grand touring' kategorisinde standartları belirleyen yeni Bentley Continental GT oldu. Pirelli bir süre sonra bu ikonik İngiliz markası için 20 inç ve 21 inç lastiklerin yanı sıra 22 inçlik lastikler de sunacak.

Yine 'grand touring' sınıfındaki Audi RS5 Coupe ile birlikte Frankfurt Motor Show'da görücüye çıkan kardeşi RS4 Avant için de orijinal ekipman olarak Pirelli seçilmiş bulunuyor.

Frankfurt'ta lanse edilen ve orijinal ekipman olarak Pirelli'nin performansını ve güvenilirliğini seçen yeni otomobiller listesi, gelecek kış sezonunda Scorpion Winter lastikleriyle de sunulacak olan yeni Porsche Cayenne ile devam ediyor.

Her zaman olduğu gibi, Lamborghini ve McLaren ürettikleri her otomobilde orijinal ekipman olarak Pirelli kullanmaya devam ediyorlar. Frankfurt'ta lanse edilen yeni Lamborghini Aventador S Roadster ve McLaren 570S Spider modelleri de bunlara dahil. Ağustos ayındaki 110 Pirelli homologasyonuna eklenen modeller arasında Audi A8, BMW X3 ve BMW 6 Series GT de yer alıyor.



Motor sporları dünyasındaki 110 yıllık geçmişiyle Pirelli, ayrıca Jaguar'ın da seçimi oldu. Markanın I-Pace modelinin yeni elektrikli yarış otomobili versiyonu Jaguar e-Trophy ile birlikte yol otomobili versiyonu için Pirelli tercih edildi.

Dünyanın en prestijli otomobil üreticilerinin tercih edilen lastiği olduğunu bir kez daha kanıtlayan Pirelli, 'premium' ve 'prestij' segmentlerindeki liderliğini vurgulamış oluyor. Bu değerlere ulaşmak zaman alıyor ve en az iki ila üç yıllık bir süreçte Pirelli mühendisleri otomobil üreticisindeki meslektaşlarıyla işbirliği içinde çalışarak belirli bir modele en uygun ve ideal ürünü geliştiriyorlar.

Markalı bir lastik işte böyle doğuyor ve otomobilin tam potansiyelini gösterebilmesinin tek yolu da bu şekilde mümkün oluyor. Pirelli'nin 'perfect fit' (mükemmel uyum) stratejisinin kalbinde de bu anlayış yatıyor.



911, bu sen misin?

911'in çevik ve yeterli gücü/torkuyla ortalama bir spor otomobil olduğu günleri hatırlıyor musunuz? Görünüşe göre daha fazlası da var... Bizimle daha vahşi bir deneyim için 700 HP'lik GT2 RS sürüşüne katılın.



P

ORSCHE'NİN her 911'e iki tutma kolu eklediği dönemler vardı ama o günler geride kaldı. Bu tutma kolları, içeridekilerin sıkıca tutunmasını sağlardı. Şimdi ise son 911 GT2

RS'de bu görevi, kaburganızı sıkıca saran ateş kırmızısı emniyet kemerleri ve tek parça spor koltuklar yapıyor. Artık orijinal haline dönmeyi düşünmeyin çünkü bu güvenlik için oldukça önemli. Ayrıca direksiyonda sürüş yetenekleriyle de öne çıkan Porsche GT'nin geliştirme şefi Uwe Braun var.

Emektar Porsche mühendisi aracı çalıştırmak için anahtarı çeviriyor, "Bana güven" der gibi bir gülümsemeyle bakıyor ve vitesi sürüş konumuna alıyor. 500 HP/460 Nm'lik GT3'ün asfaltta harika olduğunu düşünüyorsanız bu araç sizi şok edebilir. GT3'ün güç çıkışı yeniden düzenlenmiş. Bu yüzden kendinizi 700 HP/750 Nm değerlerine alıştırmanız gerek. Agresif bir akışla gelen enerjiye sahip 911, zayıf dişinizi sökecek kadar sağlam bir yanıl kuvvet üretiyor. Ayrıca sağlam takmadığınız Ray-Ban gözlüklerinizde bir yerlere uçabilir.

İsmindeki benzerliklere karşın GT3 ve GT2 RS bambaşka dünyalara aitler. Bu, sadece turbo-atmosferik, XXL-XL kanat, PDK-manuel şanzıman meselesi de değil. En büyük farkı yaratan ise, neredeyse 200 HP daha fazla güç ve 270 Nm daha fazla tork. GT2 RS 100 km/s hıza 2.8 saniyede çıkabiliyor ve 340 km/s hıza erişebiliyor. Başka sorusu olan var mı?

Çift turbo 3.8 litre boxer altı silindir motor, kendine has GT2 sesine sahip. Çift turbo 24 supap akustik kontrolüyle komşu dostu ayarlara sahip. Eğer spor egzoz modu seçerseniz, kısmi sağırılık riskini almanız gerek. Bu arada yan tarafta oturan yolcunun da tüylerinin diken diken olması oldukça normal.

Hızlanmaya başladığınızda motorun arkasındaki dört geniş egzoz çıkışı, performans odaklı sesler çıkararak duygusal reaksiyonlar vermenize sebep oluyor. Bu noktada biraz duralım.

RS ismi, Racing Sport anlamında kullanılıyor. Bu da, Andreas Preuninger ve ekibini ilgilendiriyor. GT2 RS'in süspansiyonlarını, neredeyse Cup yarış otomobilleri seviyesinde ayarlamışlar. Bununla birlikte Michelin ve Dunlop'ta ultra performans lastiklerini seçmişler.



Sıkı bir sürüş
öncesinde GT2
RS'in detaylarına
bakıyoruz

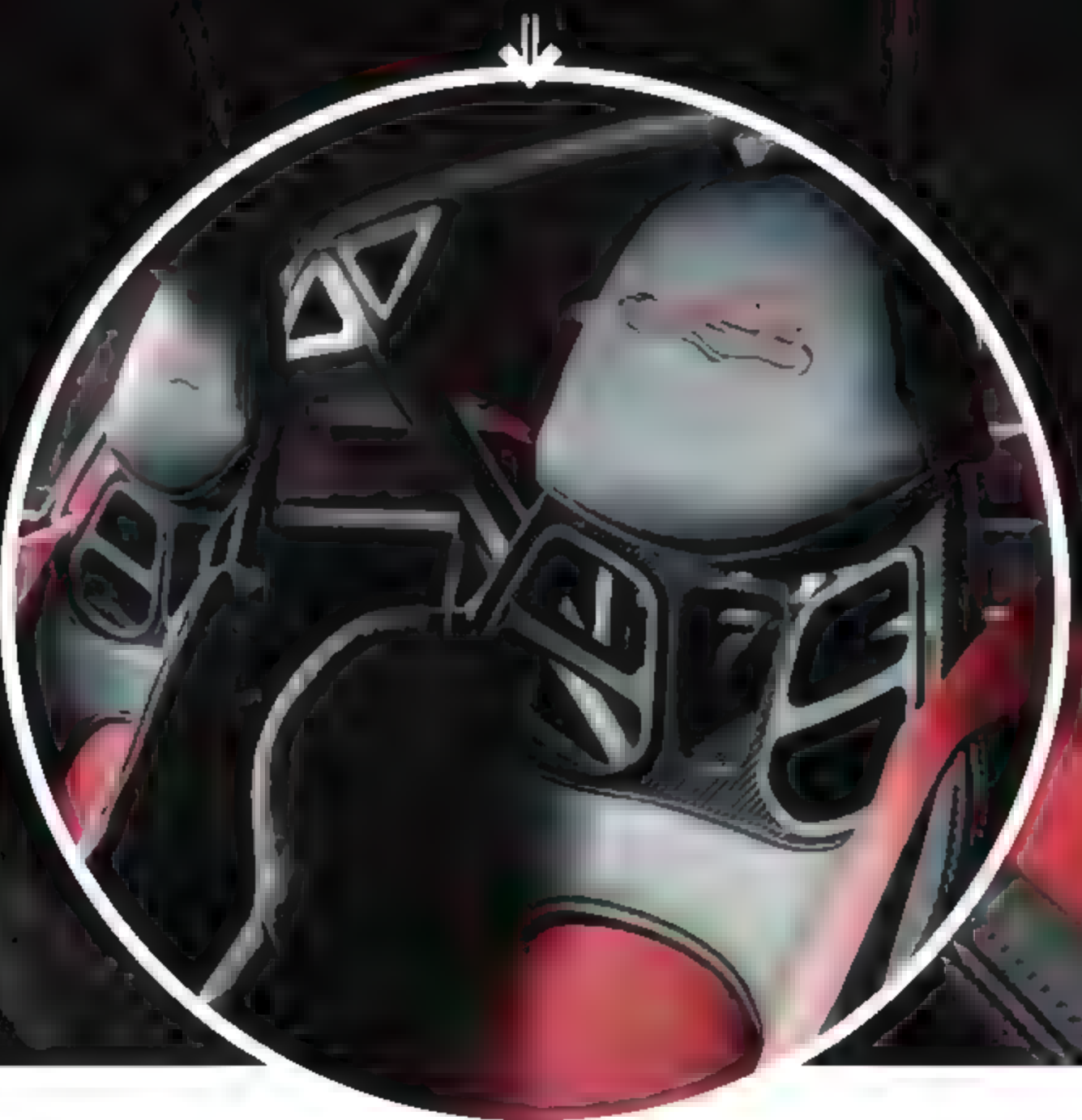


Eğer spor egzoz
modu seçerseniz,
kısmi sağırılık
riskini almanız
gerek



KABİN COŞKUSU

Kabindeki detayları görmemek imkansız. Kırmızı alcantara, siyah deri, daha fazla karbon-fiber detaylar ve daha sert yarış koltukları. Chrono Pack opsiyonel ama GT2 RS, tur zamanını kaydedebileceğiniz bir sayaçla birlikte geliyor.



Hava kanallarını büyütmüşler ve aero yardımcıları eklemişler. Sıkı karbonfiber diyeti, ağırlığı 1500 kg'nin altında tutmuş (daha fazla para 918'den ilham alan Weissach paketini de getirebilir. Bu da kompozit tavan ve viraj denge çubuğuyla magnezyum jantların alınmasıyla 30 kg daha az ağırlık demek). Ayrıca klimayı, navigasyonu ve radyoyu çıkarabilirsiniz. Yada tam tersi elektrikli ayarlanabilir koltuk için ekstra ödeme yapabilirsiniz.

Preuninger, GT2 RS için net bir açıklama yapıyor: "Gerçekten büyük bir patlama yapan bir turbo motor yapmak istedik çünkü eğlenceli olabilir. İyi bir turbo motor yüksek devirlerde büyük bir eğlence sunabiliyor. Bu otomobilde de bolca duygusal detay var; sesi 1980'lerdeki bir 930 gibi. Diğer Turbo modellerinden çok daha farklı bir ses istedik. Daha sportif ve turbo dönemindeki yarış otomobilleri gibi."

Uwe Braun çok daha gerçekçi. Yaklaşık bir saat boyunca teknolojilerden ve anekdotlardan konuşmaktan mutluydu. Biz koltuğumuzda gevşediğimiz anda bizi uyandırmayı başarıyor. Birkaç hızlı vites düşürme ve ardından hızlanmayla dünyamız ters yüz oluyor. İkinci viteste tam gaz gidiyor; 7000 d/dak'a geldi ve limitöre 200 d/dak var. Bunu üçüncü viteste de tekrarlıyor. Adete gerçek üstü bir hızlanmayla ilerliyoruz. Ardından dört ve sonrasında giderek daralan bir yol görüyoruz. Bu defa frenlere sertçe basıyor ve göstergede 120 km/s hıza iniyor.

Bu nasıl bir dünya? 9 saniyeden daha kısa sürede o'dan 200 km/s hıza çıkabiliyor. Heyecan seviyesi de üst düzey.

Sürüş yaptığımız otomobil 18 prototipten biri. Sadece 6500 km yol almış ama gövdesindeki izler bunun çok sert bir 6500 km olduğunu gösteriyor. Braun artık pedallarla oynamaya başlıyor ve şanzımanla uğraşıyor. Isınan seramik diskler de çok iyi. Lastikler de (265/35 ZR20 ve 325/30 ZR21) devreye giriyor. Yolda, süspansiyonla birlikte doğa üstü bir uyum içindeler.

Üç şeritli otobanda bir ara 350 km/s'yi gördük. 350 km/s! Gerçekten şaşırtıcı ve bu sırada 350 kg kadar da yere basma gücü ürettiyordu.

Nefes kesen test sürüşünün devamında, nüfusun pek olmadığı ve yüzde 90'ının doğal olduğu Swabian Alb'a geldik. Burası inişli çıkışlı bir rota. 911 burada eski usul sesiyle birlikte yolda zarif bir şekilde kıvrılıyor. GT2 RS bitmek bilmeyen gücüyle farklı hisler yaratıyor ve bunu da harika bir kontrolle gerçekleştiriyor.

Porsche sadece rakipsiz bir performans sunmakla kalmıyor, sizi nefessiz de bırakıyor. Direksiyon her hamleye hazır. Viraj hızları konusunda cesur olursanız, size inanılmaz bir yol tutuş getiriyor. Hızlı otomobil beklentilerini aşıyor.

**Üç şeritli otobanda bir
ara 350 km/s'yi gördük.
350 km/s!**

BİZ DE GT2'YİZ



GT2 (993), 1993



GT2 (996), 2002



GT2 (997), 2008

Düşük hızlardaki sarsıcı sürüşü ve asosyal sesi affedebilir miyiz? Evet. Kesinlikle evet



39:61 oranında arkaya meyilli ağırlık dağılımı ise onunla oynamaya başladığınızda önem kazanıyor. Arkadan yönlendirme sistemi de önem kazanıyor. Frenler de ani tepkilerle yanıt veriyor.

Uwe Braun'ın bebeğini zorlarken izlediğimde, limitlerde olduğunu fark ediyorum. Ama sonradan nihayet rahatlıyorum ve ona inanmaya başlıyorum. Değişken oranlı arka diferansiyel kilidi, sorunsuz çalışıyor. Lastikler iyi yol tutuyor. Arka aks oldukça iyi ve hassas. Aero kiti insan ve makine arasında güven sağlıyor. Yedinci viteste tüm torkuyla birlikte Nürtingen'den Illertissen'e ilerliyoruz. Düşük hızlardaki sarsıcı sürüşü ve asosyal sesi affedebilir miyiz? Evet. Kesinlikle evet.

911 GT2 RS'ı direkt olarak piste alabilirsiniz. Nereye gittiğinizin önemi yok standart Cup lastikleri, kuru zeminde iyi sürücüler için sınırların zorlanması demek. Buna ek olarak pratik yapmak ve sakinlik, daha fazla tempo demek. Modern 911'in en iddialısı.

Preuninger, 911'in en pist odaklısı lafını inkar etmiyor: "Mesaj basit; pistte mücadele etmek istiyoruz ve tur zamanlarına odaklanıyoruz. 911R ve Cayman GT4'te

duygusal taraflara yönlendik ve tur zamanlarını önem semedik. Değişim yaptık. Elbette performans konusunu önemsemazdık. Rakiplerimizin 'Ha işte bakın! Yeterince hızlı olmadıkları için manuele konsantrere oldular' demelerine razı değiliz. Bu tamamen yanlış."

Atmosferik GT3, GT2 RS kadar mücadeleci ve ödüllendirici ama günün sonunda ekstra 200 HP'den, tükenmeyen hızlanmadan, hızlı PDK'dan ve aerodinamik az aerodan söz ediyoruz. Turbo beslemeli altı silindireli boxer motora sahip yol için yapılmış en ekstra yüksek performanslı araç olarak karşımızda.

911 sarsılmaz ve neredeyse tanıtmaz halde burada.

PORSCHE GT2 RS

- **Motor** 3800cc 24v yatık 6 çift turbo, 700 HP @ 6750 d/dak, 750 Nm @ 2100 d/dak
- **Aktarma** 7 ileri PDK çift kavramalı otomatik, arkadan itişli
- **Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu
- **Jantlar ve lastikler** 265/35 ZR20 önde, 325/30 ZR21 arkada
- **Frenler** Porsche seramik kompozitler standart
- **Gövde** Karbon paneller, magnezyum tavan
- **Performans** 2.8 sn 0-100 km/s, 340 km/s, 11.8 lt/100 km, 269 g/km CO2
- **Ağırlık** 1470 kg
- **Satış tarihi** Şimdi



WEISSACH PAKETİ

Weissach alınması gereken bir opsiyon. Her ne kadar fiyat listesinin yüzde 10'u kadar olsa da önemli. Böylece magnezyum tavan, karbon fiberin yerini alıyor. Alaşım jantlar ise, yerini magnezyumlara bırakıyor. Weissach paketi, kaput ve tavan gibi gövde rengi detaylarının ardında gizleniyor.



YENİ JENERASYON GÜÇ

Devasa kuyruğun altında, Turbo ve Turbo S'de kullanılan 3.8 litre çift turbo yatık altı silindirlinin, geliştirilmiş versiyonu var. Turbolar aynı ama maksimum basıncı arttı. Ayrıca yüksek sıcaklıklarda soğutuculara su spreylemiyor. Ekstra hafif titanyum egzoz, standart olana göre daha fazla ses ve 7 kg hafifleme demek. Tüm bunlar 991 GT2 RS'e önceki modele oranla 80 HP ve 50 Nm avantaj sağlıyor.



GÖVDEDEKİ KANITLAR

GT2 RS, 911'in en ekstrem gövdeye sahip olanı. Daha fazla hava girişine sahip. Bunu tampon ve tekerleklerin etrafından anlayabilirsiniz. Devasa ayarlanabilir bir arka kanat yerleştirilmiş. Dıştaki birçok parça ağırlık azaltımı için karbonfiberden yapılmış. Şasi, GT3'ten alınan arka tekerlek yönlendirmesine ve yüksek performanslı lastiklere sahip. Arkadan itişli 700 HP için tüm bunlar fazlasıyla gerekli.

EXCELLENCE



FABRİKASI



2017'nin en iyi sürücü otomobilleri birbirinden bu kadar farklı olamazdı. Hızlı hatchback Civic Type R'dan, karbon McLaren 720S'e, irikıyım Mercedes E63 S'e ve sadece iskelete sahip gibi görünen Elemental'e kadar bir sürü farklı model var. Hepsi çok eğlenceli. Yine de biri, diğerlerinden daha iyi olmalı!

SEÇİLMİŞ GLAMUR SAVAŞÇI GRUP

Bir bakışta 2017'nin keyif potansiyeli
en yüksek otomobilleri...



En azından turbo
dört silindir ve
garip arka kanat
konusunda
anlaşmaya
vermişler.

Honda Civic Type R Ford Focus RS Mountune 400

CIVIC TYPE R' gördüğünüzde ilk aklınıza gelen onu incelemek yerine sürmek oluyor. İlginç bir tasarımı var ve buna alışmak zor. Hatta kabin bile eski sihrinden uzak gelebilir.

Yine de Honda'nın tasarım departmanı sevindirici biçimde mühendislerle yakın bir ilişki içerisinde bulunmuş. İçeriye geçtiğinizde, bu otomobilin nefes kesen hızları hissetmek için hassasiyetle yapıldığını görüyorsunuz. Kısa zamanda etli direksiyonun, güzel kısa vites oranlarının ve kusursuz pedal ağırlıklarının farkına varıyorsunuz. Tüm bunlar, aracın harika dengesinin, çevikliğinin ve (çok) ıslak zeminde bile sıra dışı yol tutuşunun tadını çıkarmanızı sağlıyor. Tork yalpalaması mı? Hayır. Turbo gecikmesi mi? Bunu önemsememek için yeterince devriniz var. Amacına uygun bir otomobil. Yine de çok yönlü hızlı hatchback dendiğinde otomobil tut-

kunları BMW M140i modelini söyler... Yada Ford Focus RS'i. Bizim son hızlı hatchback şampiyonumuz yeni değil ancak Mountune paketiyle dört çeker sürüş silahına sahip. Ayrıca firmanın Fiesta ST ile elde ettiği pist rekoru kusursuzdu. Grafit siyahıyla kaplanmış M400, Civic'e göre 78 HP ve 160 Nm fazlasına sahip.

Geçen yılki yarışmada Focus RS özellikle oynamaya müsait yapısı, arkadan itiş gibi dinamikleri, muazzam temposu ve her türlü yol şartında verdiği güvenle bizi etkilemişti. Drift modu bir hile olabilir fakat Mitsubishi Evo gibi viraj alması asla bir hile değil. Apekten itibaren tam gazla çıkabiliyordunuz. M400 bir dizi güç, çeviklik ve her gaza bastığınızda daha fazla gülümseme getiriyor.

İki farklı hızlı hatchback tarifi. Keskin kılıç, bir roket. Eğlenceli olacak.

**Tork
yalpalaması mı?
Hayır. Turbo
gecikmesi
mi? Bunu
önemsememek
için yeterince
devriniz var**

BMW M4 CS Audi RS5 Mercedes AMG E63 S

SPOR OTOMOBİLLER Mİ? Geleneksel anlamda değil ama Audi, BMW ve Mercedes-Benz her zaman yetenekli coupeler ve sedanlar konusunda istekli olmuşlardır. Onlar basit spor otomobilden farklılardır. Burada hafif ağırlıklar, basit mekanikler veya çok ince hassasiyetler yoktur. Bunun yerine geniş lastiklerin getirdiği yol tutuş, hızlanma, vahşilik ve korkutucu performans dikkat çeker.

BMW'nin M4 modeli, tamamlanmamış ve memnun edici olmayan bir ürünü sessizce uyumlu bir süper coupe'ye dönüştürdü. Geçen yılın GTS'i, fiyatı ikiye katladı. Pahalı ve yetenekli amortisörler, takla barı, simidin üzerinde ışıklara sahip direksiyon gibi özellikleri vardı. Güç anlamında parlamadı çünkü arka aks her zorlamaya çalıştığınızda sizi dışarı atıyordu. Geçen yılın testinde çıkardığımız sonuç, "M4 çok yumuşak, GTS çok vahşi. M4 GT kulağa

güzel geliyor" şeklindeydi. Yaklaşık ama BMW bu modele GT değil CS ismini verdi. Her neyse, burada olmasından dolayı çok mutluyuz.

Audi'nin yeni RS5'i daha kompleks. Mekanik ve felsefi açıdan öyle. Çift turbo V6 motor, çok akıllı ve artık arkaya meyilli hale getirilen dört çekerle birleştirilmiş. Her hava şartında iyi. Günlük süper coupe fikri çok hoş. Önceki RS'lerden farklı. Eğer RS5, bir Spor Otomobil Dev Testi'ni kazanırsa, Stephan Winkelmann'ın Audi Sport'ta geçirdiği zamanın gerçekten değerli olduğu kanıtlanacak.

Muhtemelen AMG daha rahat olmalı. Motorları harika ve E63 S, V8 hızını, size keyif veren bir aktarmayla birleştirerek, hızlı otomobilleri neden sevdiğinizi hatırlatıyor. Yılın başında Porsche'nin harika Panamera'sını alt etmişti. Peki ya 720S ile neler yapacak. Zor zamanlar bizi bekliyor...

AMG, V8 hızını, size keyif veren bir aktarmayla birleştirerek, hızlı otomobilleri neden sevdiğinizi hatırlatıyor





Nismo Nissan GT-R | Elemental RP1 | McLaren 720S

BASTIRMAYA DEVAM EDİN. Pratikliği zorlayın ve viraj alma kabiliyetini artırın. Sonunda kendinizi korkutucu fiyatlara sahip gerçek üstü bir dünyada bulun. Bunlar, yarış otomobili yere basma gücüne ve aero verimliliğine sahip araçlar. Tur zamanları da alışılmışın dışında.

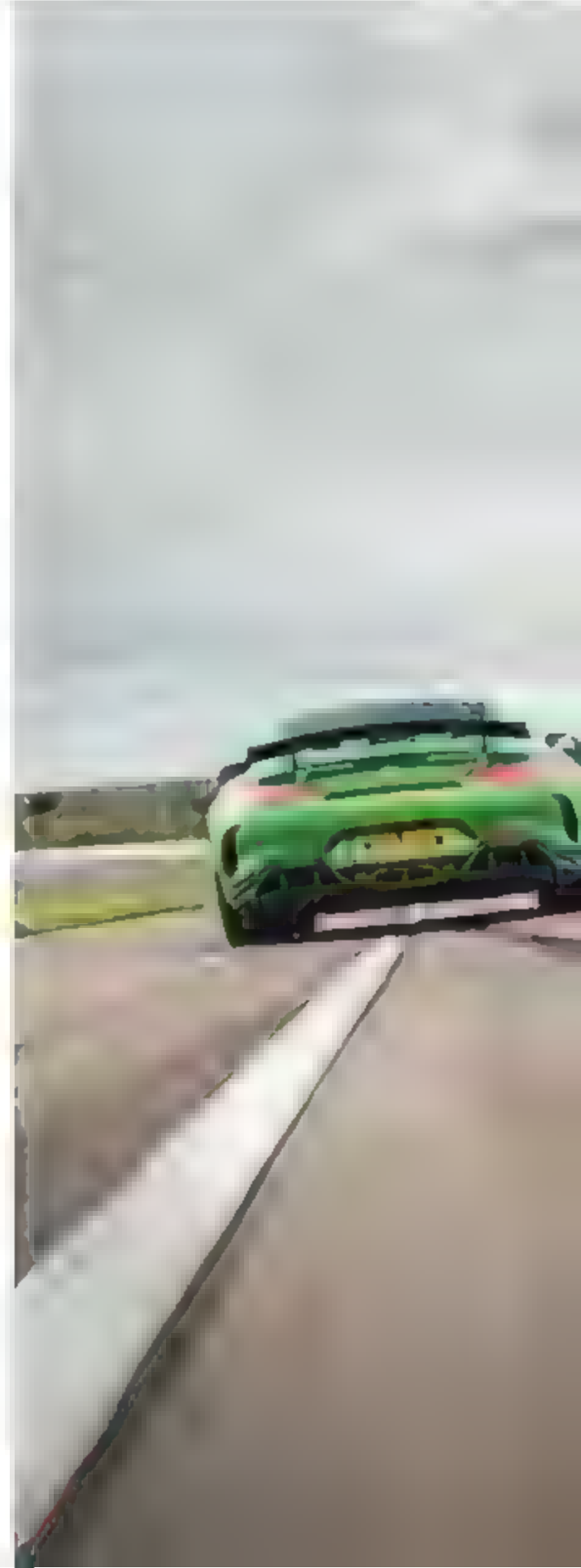
Son derece karmaşık Nismo GT-R, Nissan'ın dört çeker sürüş canavarı ve potansiyelini en yukarıya çekti. GT-R efsanesinin performansına göre daha uygun fiyatlı görünmesine rağmen Nismo bunu çok daha yükseklerle çıkardı. McLaren 570S fiyatına, eksantrik bir Japon mühendisliği. Yine de paranın nereye gittiğini anlamak için aracın etrafında geçen üç dakika bile yeterli: Karbon sırtlıklı Recaro koltuklar, el yapımı karbon aero parçalar, özel yapım Rays jantlar, piste çıkmaya hazır Dunlop lastikler, güçlendirilmiş gövde çerçevesi, 592 HP... Alman yarış pistlerinde hızlı olacağına şüphe yok ama acaba Nismo nihayet bizi aşık edecek GT-R olabilecek mi?

Diğer tarafta ise Elemental RP1, en azından prensipte basit görünüyor. Karbon fiber şasi kullanıyor. Ayrıca ciddi aerodinamik yetenekleriyle, yeterince cesur ve hızlı olanlar için inanılmaz bir sürüş deneyimi vaat ediyor. Daha fazlasına gerek yok. Bir motor, birkaç koltuk. İşlem tamam.

Yılın başlarında RP1 ile Brands Hatch pistinde turlamıştık. Hala o heyecanı hatırlıyoruz. Kullandığımız Caterham çok eğlenceliydi ve Ariel Atom hızlanma ve refleks açısından inanılmazdı. Ama Elemental... Elemental'in her şeyi alt eden daha fazla hızlanma isteyen yapısı heyecan verici olduğu kadar korkutucuydu.

Bir de 720S var. Muhtemelen iki dünyanın en iyilerini bir araya getiriyor: Tavan ve kapılar açısından GT-R gibi; inanılmazlık seviyesi açısından RP1 gibi. McLaren, 650S'e göre her açıdan iyi olduğunu söylüyor. Daha konforlu ve daha rafine; aynı zamanda daha güçlü ve daha dikkat çekici. Onun 675LT özel bir versiyonunun normal hali diyebiliriz. Aynı korkutucu sese, aynı harika direksiyona ve şok edici hıza sahip. Hatırlatalım; 2016'nın Spor Otomobil Dev Testi galibi 675LT'ydi.

GT-R, McLaren 570S fiyatına, eksantrik bir Japon mühendisliği sunuyor. Yine de paranın nereye gittiği belli...



AMG GT R | Porsche 911 GT3 Audi R8 Plus Spyder

DIŞARIYA BAKIN, bu bir GT3 911. Roger Federer'in Wimbledon'da yaptığı gibi Porsche'nin pistte kullanılmaya hazır, yol canavarı 911, her zaman Spor Otomobil Dev Testi'nde dikkatleri çekmeyi başarıyor. 2015'te, yatık altı silindirli motoruyla GT3 RS çığlıkları vardı. Geçen yıl 911R, harika altı ileri manuel şanzımanı ile çok özel McLaren'in ardından ikinci olmuştu. Şimdi ise buradaki GT3 kalpleri fethetmeye hazırlanıyor.

AMG GT R ve Audi ile karşılaştırıldığında Porsche'nin motoru silindir sayısı veya güç anlamında özel bir şeye sahip değil. Fakat gerçekte her şeyiyle özel. Devirlenmesi, tepkileri ve harika sesiyle, her sürüşte etkileyici olmayı başarıyor. Bizim test aracımızda hızlı ve akıcı PDF olsa da, manuel vites opsiyonu da sunuluyor. PDK ellerinizi sürekli direksiyonda tutmak ve burada duvarla mesafe bırakmak için gayet iyi.

AMG'nin GT R modeli de, oldukça iyi. Yılın başında 911 GT3 ile bir araya gelmişler ve kaybetmemişti. Her şeyiyle Mercedes'in yanlış anlaşılan spor otomobilinin daha inandırıcı halini temsil ediyor. GT S formuyla iki yıl önce bazı açılardan etkileyici olmuştu. R ise daha fazla güç, heyecan ve gürültü anlamına geliyor ama aynı zamanda aracın tepki-

lerinin de daha iyi olmasını sağlıyor. Artık yanlış teste gelmiş uzun yol otomobili değil ve güreşmeye hazır. Peki acaba 2017'nin en iyi performansla sahip otomobili gibi hissettirecek mi?

Bir de burada şu anda satılan dünyanın en iyi motorunu içeren Audi'nin R8 Plus Spyder V10'u var. İkinci jenerasyon R8 oldukça ilgi çekici. Harika bir motoru var ve coupe'den ziyade Spyder versiyonu çok daha etkileyici. Çok yetenekli şasisi sizi bir Ford Fiesta kullanıyor gibi cesaretlendiriyor. 40 supaplı V10 ise vahşice performansı ve muhteşem sesiyle bağımlılık yaratıyor. Bu harika otomobil, başınızın üzerindeki tavanı açmanızla çok daha iyi hisler sunuyor.

AMG'nin GT R modeli, Mercedes'in yanlış anlaşılan spor otomobilinin daha inandırıcı halini temsil ediyor

Bu üç otomobil, her açıdan şapkanızı uçurabilir

GT3 ve GT R pist sürüşü için doğmuş; Audi R8 Spyder ise duyuları harekete geçirmeyi seviyor

TEKNİK DETAYLAR

316 HP'DEN 710 HP'YE KADAR YÜKSEK GÜÇLER...



HONDA CIVIC TYPE R

Fiyat £32,995

Motor 1996cc 16v turbo 4 silindir,
316 hp @ 6500 d/dak,
400 Nm @ 2500 d/dak

Aktarma 6 ileri manuel, önden
çekişli

Süspansiyon Önde MacPherson,
arkada çok kollu

Performans 5.8 sn 0-100 km/s, 271
km/s, 7.7 lt/100 km, 176 g/km CO2

Yakıt deposu 46 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4557/1877/1434 mm

Ağırlık 1380 kg

Güç/ağırlık Ton başına 229 HP

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Ağustos 2017



FORD FOCUS RS MOUNTUNE 400

Fiyat £35,760

Motor 2261cc 16v turbo 4 silindir,
394 hp @ 6000 d/dak,
565 Nm @ 2000 d/dak

Aktarma 6 ileri manuel, dört çeker

Süspansiyon Önde MacPherson,
arkada çok kollu

Performans 4.7 sn 0-100 km/s, 265
km/s

Yakıt deposu 62 litre

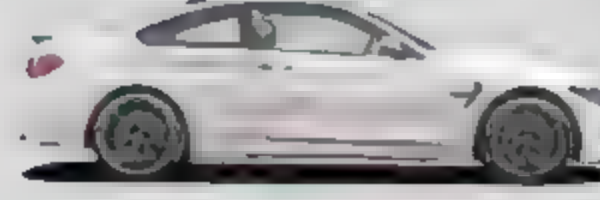
Uzunluk/genişlik/yükseklik
4390/1823/1472 mm

Ağırlık 1547 kg

Güç/ağırlık Ton başına 256 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme -



BMW M4 CS

Fiyat £89,130

Motor 2979cc 24v çift turbo yatık 6,
454 hp @ 6250 d/dak,
600 Nm @ 4000 d/dak

Aktarma 7 ileri çift kavramalı,
arkadan itişli

Süspansiyon Önde MacPherson,
arkada çok kollu

Performans 3.9 sn 0-100 km/s,
280 km/s, 8.4 lt/100 km, 197 g/km
CO2

Yakıt deposu 60 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4671/1870/1383 mm

Ağırlık 1580 kg

Güç/ağırlık Ton başına 287 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Temmuz 2017



AUDI RS5

Fiyat £62,900

Motor 2894 cc 24v çift turbo V6,
444 hp @ 5700 d/dak,
600 Nm @ 1900 d/dak

Aktarma 8 ileri otomatik, dört çeker

Süspansiyon Önde ve arkada çok
kollu

Performans 3.9 sn 0-100 km/s,
250 km/s, 8.7 lt/100 km, 197 g/km
CO2

Yakıt deposu 58 litre

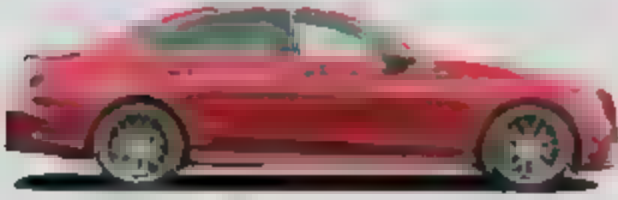
Uzunluk/genişlik/yükseklik
4723/1861/1360 mm

Ağırlık 1730 kg

Güç/ağırlık Ton başına 257 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Ağustos 2017



MERCEDES-AMG E63 S

Fiyat £88,295

Motor 3982cc 32v çift turbo V8,
604 hp @ 5750 d/dak,
850 Nm @ 2500 d/dak

Aktarma 9 ileri otomatik, dört çeker

Süspansiyon Önde çift salıncak,
arkada çok kollu

Performans 3.4 sn 0-100 km/s, 300
km/s, 9.1 lt/100 km, 207 g/km CO2

Yakıt deposu 66 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4988/1907/1463 mm

Ağırlık 1950 kg

Güç/ağırlık Ton başına 309 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Temmuz 2017



NISSAN GT-R NISMO

Fiyat £151,525

Motor 3799cc 24v çift turbo V6,
592 hp @ 6800 d/dak,
652 Nm @ 3600 d/dak

Aktarma 6 ileri çift kavramalı, dört
çeker

Süspansiyon Önde çift salıncak,
arkada çok kollu

Performans 2.7 sn 0-100 km/s, 315
km/s, 11.8 lt/100 km, 275 g/km CO2

Yakıt deposu 74 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4690/1895/1370 mm

Ağırlık 1725 kg

Güç/ağırlık Ton başına 343 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Ocak 2017



ELEMENTAL RP1

Fiyat £98,700

Motor 2000cc 16v turbo 4 silindir,
320 hp @ 5550 d/dak,
600 Nm @ 3000 d/dak

Aktarma 6 ileri sıralı, arkadan itiş

Süspansiyon Önde ve arkada çift
salıncak

Performans 2.8 sn 0-100 km/s, 275
km/s

Yakıt deposu 50 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
3740/1775/1070 mm

Ağırlık 595 kg

Güç/ağırlık Ton başına 546 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Eylül 2017



MCLAREN 720S

Fiyat £208,600

Motor 3994cc 32v çift turbo V8,
710 hp @ 7500 d/dak,
770 Nm @ 5500 d/dak

Aktarma 7 ileri çift kavramalı,
arkadan itişli

Süspansiyon Önde ve arkada çift
salıncak

Performans 2.9 sn 0-100 km/s, 340
km/s, 10.7 lt/100 km, 249 g/km CO2

Yakıt deposu 72 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4543/1930/1196 mm

Ağırlık 1419 kg

Güç/ağırlık Ton başına 500 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Haziran 2017



MERCEDES-AMG GT R

Fiyat £143,245

Motor 3982cc 32v çift turbo V8,
577bhp @ 6250rpm,
516lb ft @ 1900rpm

Aktarma 7 ileri çift kavramalı,
arkadan itişli

Süspansiyon Önde ve arkada çift
salıncak

Performans 3.6 sn 0-100 km/s, 320
km/s, 11.4 lt/100 km, 259 g/km CO2

Yakıt deposu 75 litre

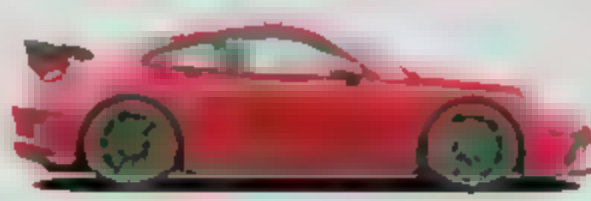
Uzunluk/genişlik/yükseklik
4551/2007/1284 mm

Ağırlık 1630 kg

Güç/ağırlık Ton başına 354 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Haziran 2017



PORSCHE 911 GT3

Fiyat £111,802

Motor 3996cc 24v yatık 6,
493 hp @ 8250 d/dak,
460 Nm @ 6000 d/dak

Aktarma 7 ileri çift kavramalı,
arkadan itişli

Süspansiyon Önde MacPherson,
arkada çok kollu

Performans 3.4 sn 0-100 km/s, 320
km/s, 12.7 lt/100 km, 288 g/km CO2

Yakıt deposu 64 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4562/1852/1271 mm

Ağırlık 1505 kg

Güç/ağırlık Ton başına 327 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme Haziran 2017



AUDI R8 V10 PLUS SPYDER

Fiyat £147,020

Motor 5204cc 40v V10,
602 hp @ 8250 d/dak,
560 Nm @ 6500 d/dak

Aktarma 7 ileri çift kavramalı, dört çeker

Süspansiyon Önde ve arkada çift
salıncak

Performans 3.3 sn 0-100 km/s,
330 km/s, 12.5 lt/100 km, 292 g/km
CO2

Yakıt deposu 80 litre

Uzunluk/genişlik/yükseklik
4426/1940/1244 mm

Ağırlık 1770 kg

Güç/ağırlık Ton başına 340 hp

Satış tarihi Şimdi

Son test edilme -

TEST EKİBİ

> **Chris Chilton**

Aracın ismini verin, onu test etsin

> **Ben Barry**

Aracın ismini verin, drift yapın

> **James Taylor**

Şampiyonalar kazandı ve bunu
guzelce yazıyor

> **Ben Whitworth**

Bisikletlerde hızlı, otomobillerde
daha hızlı

> **Gavin Green**

Otomobillerde ve bisikletlerde çok hızlı

> **Anthony rench-Constant**

Teknoloji ve kompleks işlerle besleniyor
ama RP1'e hazır mı?

> **Steve Moody**

Açık fikirli; son dönemde Zoe ve
Conti GT ile vakit geçiriyor

> **Tim Pollard**

Porsche'leri ve güzel otomobilleri
(bunlar genel olarak Porsche) seviyor

> **Matt Joy**

Sızı hep geçen o Prius var ya, işte o Matt



YOL VE PİST TESTLERİ YAPAY SELEKSİYON

11 otomobil, üçe düşmek zorunda. Nasıl mı? 800 km'lik yol ve pist sürüşüyle...



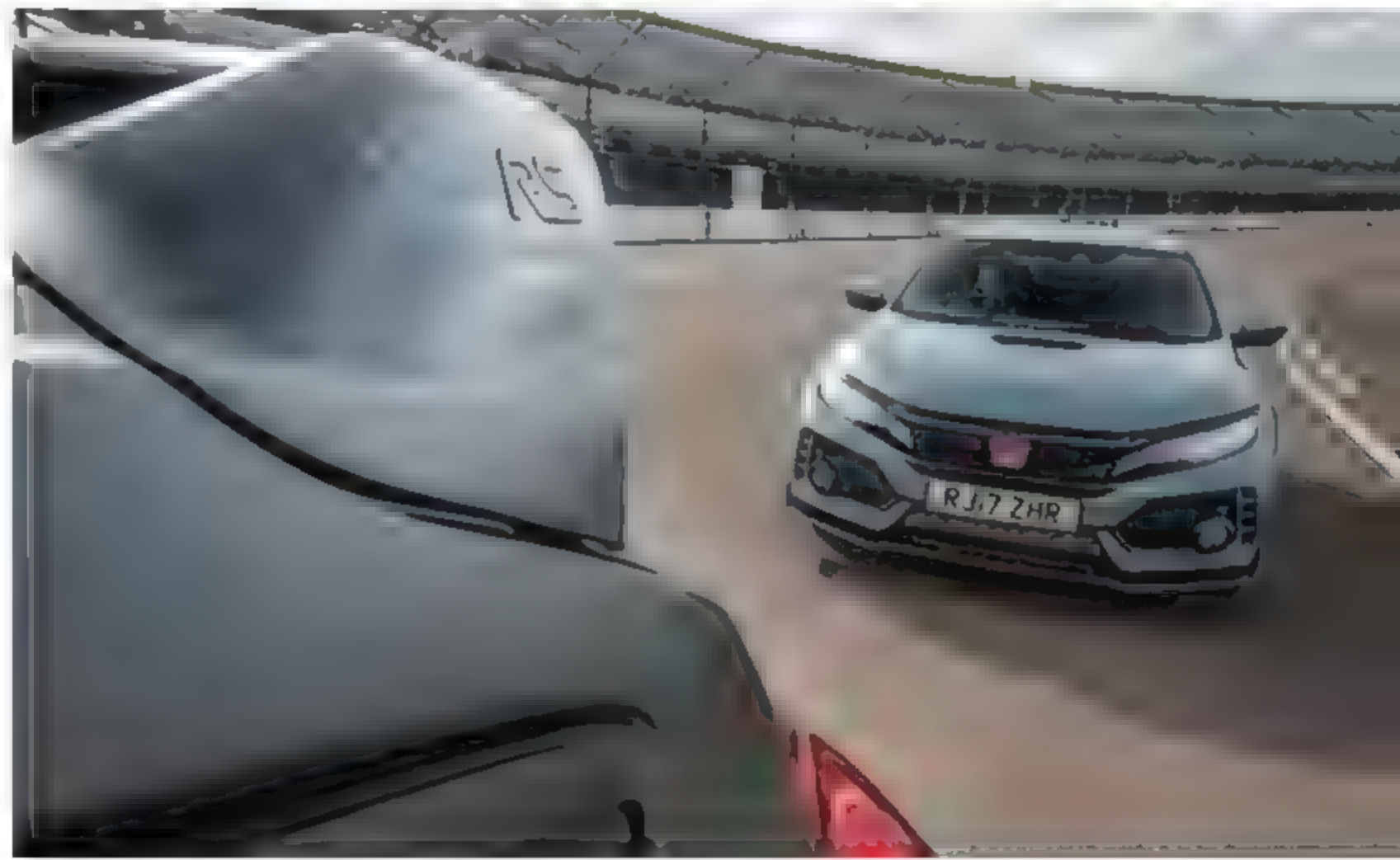
NCELİKLE HERKES ROCKINGHAM'DA Elemental RP1 ile turlamak istiyordu. Karbonfiber pist otomobilinin süper hızlı ilk virajında yere yapışmasını, Yol, Pist ve Yarış modlarında kademe olarak artan 320 HP'lik aceleci performansını, inanılmaz çekişini ve çevikliğini hissetmek için adeta sıraya girdik. Ama şimdi Galler'e doğru sürüş yapmak üzereyiz ve şu anda burada bir de McLaren 720S var. James Taylor ve ben burada duruyoruz. Önümüzde üç saatlik bir sürüş var ve kesinlikle karanlık da bize eşlik edecek.

McLaren'i almamdaki tek gerçekçi çözüm, bir şekilde sürüşleri bölüşmeyi kabul etmemdi. Yine de öncesinde dehşet verici bir keyif yaşadım: RP1'in hislerini sevdim. Vites değişimlerinin hızı, dört pistonlu Alcon frenlerin 595 kg'lık aracı sertçe durdurması güzel. Güneş batarken sınırı bağlayan dar yolları aştık. Soğuyan havayla birlikte sıkıca direksiyona tutundum. Taze kesilmiş otların ve restoranlardan gelen etlerin kokusunu içime çektim. Daha sonra McLaren'e geçtiğimde her şeyin hem aşırı hem de yetersiz geleceğini hissedeceğimi biliyordum.

Sürüşümün sonuna doğru karanlıkta zorlanıyorum ve yağmur vizörüne geliyor. Sonraki günde hava daha yağışlı olabilir ve virajlı yollarda daha fazla eğlenebiliriz. Buraları Civic Type R ile geçeceğim için rahatım. Diğer sürücüler ise RP1'de kano yapmak zorunda kalacak...

NSX gibi Type R'da da, seri katil gibi bir sakinlik bulunuyor. Fakat bu sakinliğin yanında hassasiyet, sürücüye verilen güven ve sürücüyü de işin içine katmak da var. Hassas ve güzel bir ağırlığa sahip direksiyonu viraja hedefleyin, ardından dönüşü yapın ve turbo motorun sesiyle birlikte hızla ilerleyin. Viraj dönerken apekte sınırlı kaydırmalı diferansiyelin çalışmasını ve sizi bir misil gibi hazırlamasını hissediyorsunuz. Nereye isterseniz oraya gideceği hissini veriyor.

Genel olarak soğukkanlı olan şasi burnu takip ediyor ve daha fazla zorladığınızda size uyum sağlamaya meyilli olduğunu görüyorsunuz. Virajın ortasında sizi destekliyor. ▶





Eğer yanınızda bir
AMG geldiyse camı
açıp onu dinleyin



Çoğu dört çeker hızlı
hatchback'ın önden
çekişli gibi hissettirdiği
bir dünyada, RS bunu
tersine çevirdi



GT-R'in sayı
kayma açısı
kontrolü bunları
yapmamızdan
hoşnut



1725 kg'lık dört çeker bir araç için GT-R'in direksiyonu harika

Dünyanın etrafını dolaşan bir uydu gibi viraj alabiliyor. Tüm bunlara ek olarak kısa vites geçişleri, kusursuz ağırlığa sahip pedalları size cesaret veriyor. Bu Süpermen kostümü giymiş bir psikopattan daha fazlası demek.

Honda, 2015'teki modeli geliştirerek devir limitini 7000 d/dak'a çıkardı fakat bu aralık da daha verimli hale geldi. Yeni otomobil kırmızı çizgiye daha istekli geliyor. Bu yüzden sadece kağıt üzerinde değil, yolda da ödüllendiriliyorsunuz. Eski çılgın Type R motorları gibi çılgın atmasa da, performansı başka bir seviyede ve günlük işleri de daha iyi yapıyor. Konforlu ve yan destekleri güzel koltukları var. 20 inç'lik jantlara ve "Continental" yazısı yazmak için dar yanaklara sahip lastiklerine karşın başarılı bir sürüş kalitesine sahip.

Mountune kitli Focus RS M400, burada Type R'in en yakın rakibi fakat egzozu çok daha coşkulu bu yüzden Big Mac'inizi "arabaya sipariş" yoluyla vermek isterseniz, siparişinizi birkaç kez tekrarlamamız gerekir. Fakat bunun ötesinde dört silindirli Ford motoru daha fazla karakter sunuyor ve daha zengin seslere sahip. Önceki beş silindirli modelleri anımsatıyor.

Az da olsa turbo gecikmesi var ancak üst devirlere gelirken akustik değişim Civic'e oranla daha güzel. RS oldukça hızlı bir otomobil ama bir şekilde Civic kadar çevik hissettirmiyor. Bunun sebebi olarak, 78 HP güç avantajı olsa da, dört çeker sürüşün 167 kg ekstra ağırlık getirmesini gösterebiliriz.

GKN aktarma donanımı hakkında da değerlendirme yapmak gerek. Çoğu dört çeker hızlı hatchback'in önden çekişli gibi hissettirdiği bir dünyada, RS bunu tersine çevirdi. Yine de kapasitesine karşın Focus, Civic kadar bütünlüğe sahip değil ve alt yapısı onun kadar rijit değil. Ayrıca aracın opsiyonel koltuklarının yüksek olması da üzücü; ama bu standart araçta da bir sorundu. En başta Sport'u seçtim ve akıcı bir sürüş yakalamakta zorlandım. Fakat Normal mod, ekstra hidrolik direksiyon desteğiyle birlikte daha fazla akıcılık getiriyor. Garip yollarda egzotik otomobillerle yaşadıklarınız gibi bir deneyimdi. Diğer yandan RS'in opsiyonel Michelin Cup 2 lastikleri daha kuru havada daha mutlu görünüyor.

Peki ön aksta opsiyonel sınırlı kaydırmalı diferansiyele gerçekten gerek var mı? Buna emin değiliz ama belki de Chris Chilton'ın fazla güçle gelen tork yalpalamasından şikayet etmesinin sebebi budur. Yine de Focus RS, A noktasından B noktasına gitme konusunda hala bir kahraman.



Hızlı hatchback'ler
2017'de de yaşamlarını
sürdürüyor ve çok iyiler

M4 CS, şu ana
kadarki en iyi
M4. Ama fiyatı
biraz yüksek

Tabii Nissan GT-R Nismo'yu kovalamaya çalışmadığınız sürece. Neredeyse orta okula giden GT-R, her yıl model güncellemesi geçiriyor. Nismo, en şiddetli Godzilla olarak karşımıza çıkıyor. Opsiyonlardan önce testimizdeki en pahalı ikinci otomobil.

Yapılan revizyonları hissedebiliyorsunuz ve GT-R'in kendine has karakteri de duruyor. Önden motorlu, dört çeker araç 1725 kg ağırlığında. Direksiyonu harika, kusursuz hassasiyete sahip ve çok az bir gövde burulması var. Sadece birkaç yüz metre kullandıktan sonra bu versiyon GT-R'in birkaç yüz kilo daha hafiflediğini düşünüyorsunuz. Nismo'nun sadece 27 kg hafif olduğunu bilerseniz bile durum değişmiyor. Daha sert gittiğinizde, şasinin hassasiyetini daha iyi görüyorsunuz.

Pistte daha dikkat çekici; arka bölüm sıra dışı şekilde dönmeye istekli. GT-R'in bıçak keskinliğindeki hissi, duvarlarla kaplı bir pistte sürücüyü endişelendirebilir. Dört çeker sürüş ise, cömert arkadan kaymaların toplanması için ideal.

Nismo'nun pist üzeri yeteneklerine erişmek için sert kullanmalı ve her zaman tetikte olmalısınız. Islak zeminde yolda, daha acımasızlık hissi var ve arka taraf oldukça coşkulu. Fakat virajlı yollarda hızlı gitmenin eğlencesi de bir başka. Uçmak için birkaç bin d/dak yeterli. V6'nın sesi ise, 7000 d/dak'a gelirken vahşiliğini sergiliyor. ▶

ARKADAN YÖNLENDİRME

Arka tekerlekler
yönlendirme prensibi
basit ve buna sahip
olmak kâğıt üzerinde
harikadır. GT-R, bu
sisteme sahip ilk AMG
oldu ve 100 km/s
hızın altındayken arka
tekerlekler ondekilerin
aksi yönüne dönüyor.
Bu sayede otomobilin
daha dar dönüşleri
yapmasını, virajlı
yollarda ve pistte
daha çevik olmasını
sağlıyor. Aracın aksına
uzama etkisi yapıyor
ve böylece yüksek
hızda dengeyi artırarak
güven veriyor.

Bunlar çok güzel
fakat gerçekte garip
olabilir. Sistem
otomobil ve sürücü



arasındaki iletişime zarar
veriyor. Hatta otomobil
daha sinirliymiş gibi bir
his de uyandırabiliyor.
Ferrari F12 tdf'de de bu
var. Fakat Ferrari sistemi
312 Superfast ile biraz
daha evrimleştirdi. Bu

yüzden Porsche'nin
911 GT3'ü de, bunu
algılayamaz gibi
yapabilirdi. Tüm
o önemli hisleri
yok etmedi
sürüşe devam
edebiliyorsunuz.



RP1: Yeni bir şey yok ama herkes onu birbirine tanıttı

Frenler daha güçlü, vites değişimleri daha canlı olabiliyordu fakat gerçekten hiçbir şey sizi hayal kırıklığına uğratmıyor. Islak zeminde kayma miktarı artsa da Dunlop Sport-Maxx GT kuru zeminde süper otomobil temposu yakalanmasına yardımcı oluyor. McLaren 720S hızından daha çok Audi R8'e benziyor.

720S'in özünde 12C'yi takip ettiğini düşünmek zor. Daha çok P1 hiper otomobilin yerini almış gibi. Rockingham'da ıslak zeminde V şeklinde açılan kapılardan içeriye geçtiğimde tehditkar görünüyordu. Çok canlı direksiyonu, sofistike sürüşü, harika sürüş pozisyonuna sahip davetkar kabini ve savaş uçağı görüş açıları sizi kendinize getiriyor. Tüm McLaren'lerin günlük kullanım iddiası doğru. Bu yüzden arka lastikleri korumaya özen gösterebilirsiniz.

Pist üzerinde P Zero Corsa'ların ideal çalışma aralığına gelmesi için bir tur veya biraz daha fazlası yetiyor. Bunun ardından önden kayma bitiyor, frenler ısınarak iyi çalışıyor. 7500 d/dak'a doğru artan ekstra canlılıkla performansı vahşice. Bunların birçoğu arka lastikler ve denge kontrol sistemi tarafından idare ediliyor.

Dikkat çekici olan sadece performansı değil. Çift kavra-

malı vites kutusu da oldukça iyi çalışıyor; özellikle de vites düşürmede. Sol ayak frenine uygun pedal dizilimini de çok seviyorum. Manuel şanzımanın ölümünü eleştirebilirsiniz fakat çok sert frenlemelerde vites değişimleri, sol ayağınız ve sağ ayağınız ile hassas ayarlamalar yapmak muhteşem. Topuk-ayak ucu tekniği tarzında bir sürüş keyfi veriyor.

McLaren limitlerin ötesinde de çok dengeli. Frenlere çok sert bastığınızda, aracı apeke attığınızda istekli biçimde arkadan kayıyor ama oturaklı ve canlı. Her zaman sizden gelen komutları dinlemeye hazır bekliyor. Yeni 4.0 litre V8 turbonun harika hassasiyetinin tadını çıkarmak için sinirlerinizi sakın tutmanız gerek. Turbo gecikmesi 3000 d/dak'ın altında var ama gaz pedalı tepkileri turbo devreye girdikten sonra da güzel ve her zaman arka tarafı istediğiniz gibi ayarlayabilmenizi sağlıyor. Sonrasında istediğiniz gibi zorlayabilirsiniz. Elemental'in işi kolay değil.

Sonraki gün sırlıslam olmuş Galler yolunda Audi R8'in aynasından McLaren'in hareketlerini izledim. 600 HP'nin üzerinde çok az otomobil Audi'nin süper sporu kadar ulaşılabilir olur. Sürüş muhteşem, rafineliği kuvvetli, çift kavramalı şanzıman konfor ve hızlı mod arasında istendiği gibi ayarlanabiliyor. Sert frenleme sırasında da oldukça dengeli.

Buna ek olarak VW Grubu'nun son teknoloji bilgi-eğlence sistemlerini kullanılıyor. Bu açıdan kesinlikle McLaren'i gölgede bırakıyor. Tek sorun ise Spyder'ın içine oturamamam. Kumaş tavanın paketlemeye getirdiği daralmayla, koltuk benim gibi uzun sürücüler için yeterince geriye yaslanmıyor. Bu yüzden döner kavşakta bir acemi gibi ilerleyen sürücülere benziyorum.

R8 yeterince heyecan verici mi? Onunla daha fazla bağlantı kurmayı tercih edebilirsiniz. Ani hızlanmalarda direksiyon ve ön şaft büyük güçlerle baş ediyor. İşte bu yüzden R8 arkadan itişli olarak tercih edilmemiş...

Fakat tavanı açtığınızda, gaz pedalına yüklendiğinizde Audi'nin eski tarz V10'u kafanızın arkasında heyecanla çalıştığını duyuruyor. Tepkileri zengin, egzotik, gürültülü. Ayrıca düşük

YOLA ÇIKMAYA HAZIR!

Bir mücadele

İşin yarıda

İşin yarıda

İle en iyi sürüşlerimde





coupe'ye
göre biraz daha
fazla ağırlık
taşıyor

devirlerden yukarılara çıkmaya çok istekli.

Tavanı açılmasına karşın sağlam bir yapıya sahip fakat coupe'ye göre 215 kg gibi büyük bir dezavantajı var. Bu hızlanmayı da etkiliyor. Editörlerimiz de, uzun dönem R8 kadar hızlı hissettirmediğini ifade etti.

Eğer en ileri atmosferik motorlu deneyimini arıyorsanız, Porsche 911 GT3'e ihtiyacınız var demektir. Yeni motor GT3 RS ve R'in gücünü 493 HP'ye çıkardı. Ama aynı zamanda işitsel olarak da daha büyük keyif veriyor. 5000 d/dak'dan itibaren daha tepkili ve neredeyse bu aracı kulaklık olmadan kullanmak imkansız. 8000 d/dak gibi yüksek notalara eriştiğinizde, sesi alüminyum tabakaya yapılan saldırı seslerini anımsatıyor. Bunun ardından henüz ekstra ses düşmesine basmadığınızı fark ediyorsunuz.

GT3'ün vahşi tepkileri ve torkun alt devirlerinde biraz daha az olmasının en güzel yanı, şasiye kontrol şansı vermesi. Tüm gücü kullanabileceğiniz kadar fazla çekiş var, bu yüzden performans asla yetersiz hissedilmiyor. GT3, pistte limitlerde gaz pedalıyla önden kayıyordu yada frene genç bastığınızda arkadan kayıyordu. Ama hepsi patlamaya hazır aracın kontrol edilebilir yanları.

Bu yüzden limitlere çıkmak için hazır hissediyorsunuz.

Pistte sıra dışı hissettiren bir araç olarak yolda da şaşırtıcı derecede rahat hissettirmesi gerçekten harika. Özellikle şasinin uysallığı övülmeye değer. Yeni Cup 2 lastikler ise, su tahliyesi konusunda daha iyi. Su birikintilerinden geçerken onlara epey ihtiyaç duyduk.

Direksiyon öncekine oranla daha detaylı hisler veriyor. Opsiyonel karbon seramik frenler, muhtemelen testtekilerin arasında en iyisi. Klasik arkadan motorlu düzeni, sert frenajlarda o kadar dengeli ki, artık süper hızlı PDK veya manuel arasında istediğinizi seçmekte sorun yok. Testte PDK vardı ama her ikisi de harika: Çift kavramalının hızı veya sürücüyü daha fazla işin içine sokan kısa vites oranlı şanzıman.

O gece otele gidiş yolunda Audi RS5'i tercih ettim. Bu otomobili ilk sürüşümde çok beğenmişim fakat buradaki sert davete almak konusunda endişeliydim.

**600 HP'nin
üzerinde çok az
otomobil Audi'nin
süper sporu
kadar ulaşılabilir
olur**

İlk viraja geldiğinizde, V8 motora sahip bir E-Sınıfı'ndan fazlasına sahip olduğunuzu fark ediyorsunuz

Çünkü bizim hedefimiz saf dinamikler ve heyecan. RS5'in burada kaybolmasından endişe ettik. Gerçek şu ki uzun gün içerisinde, RS5'in kabini sıra dışı şekilde memnun edici geldi. Rafineliği, son teknoloji sistemleri, lazer keskinliğindeki işçiliği, hızlanmadaki çabası sürati. Bu, daha küçük, daha hafif bir Continental GT ve bu açıdan oldukça memnun edici.

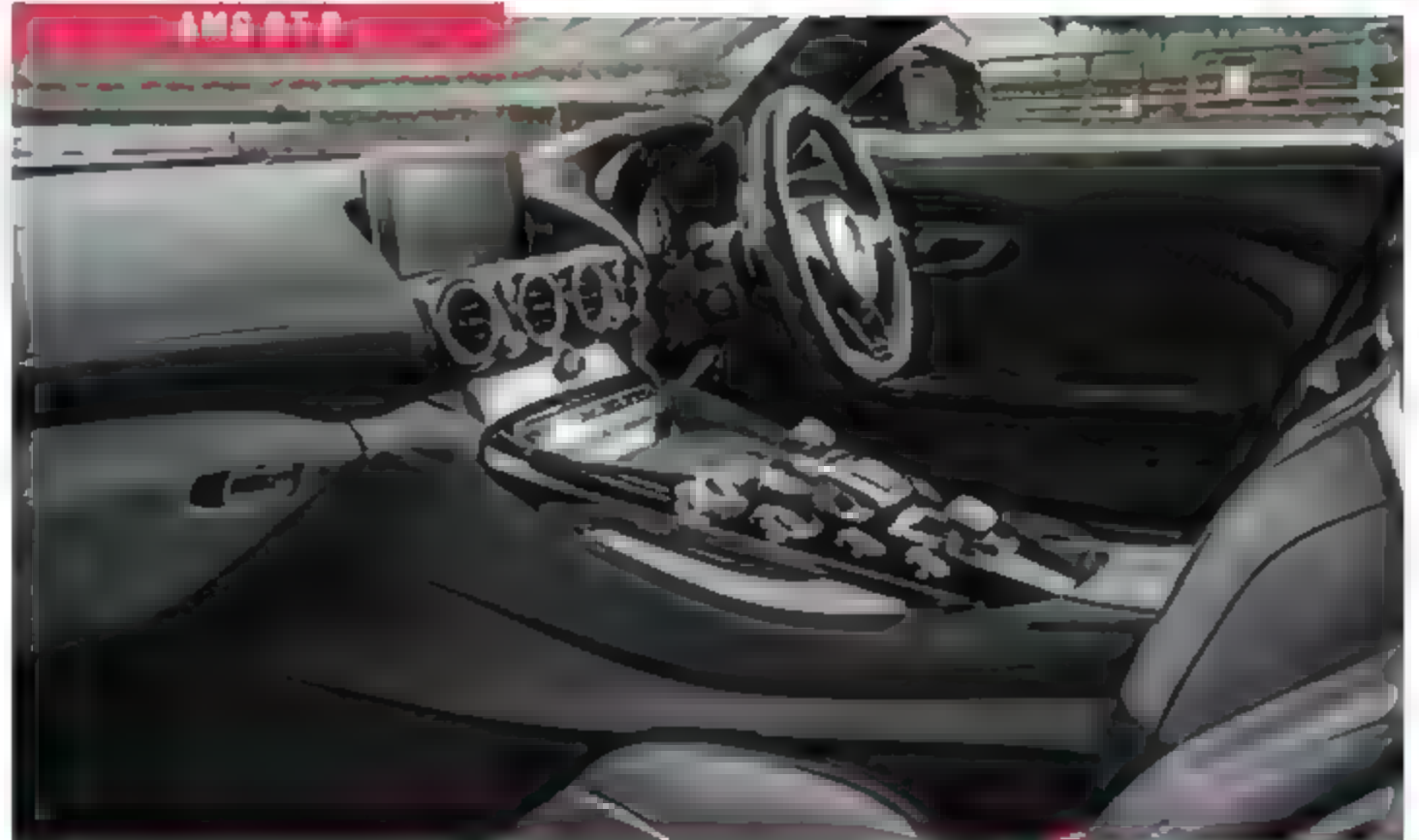
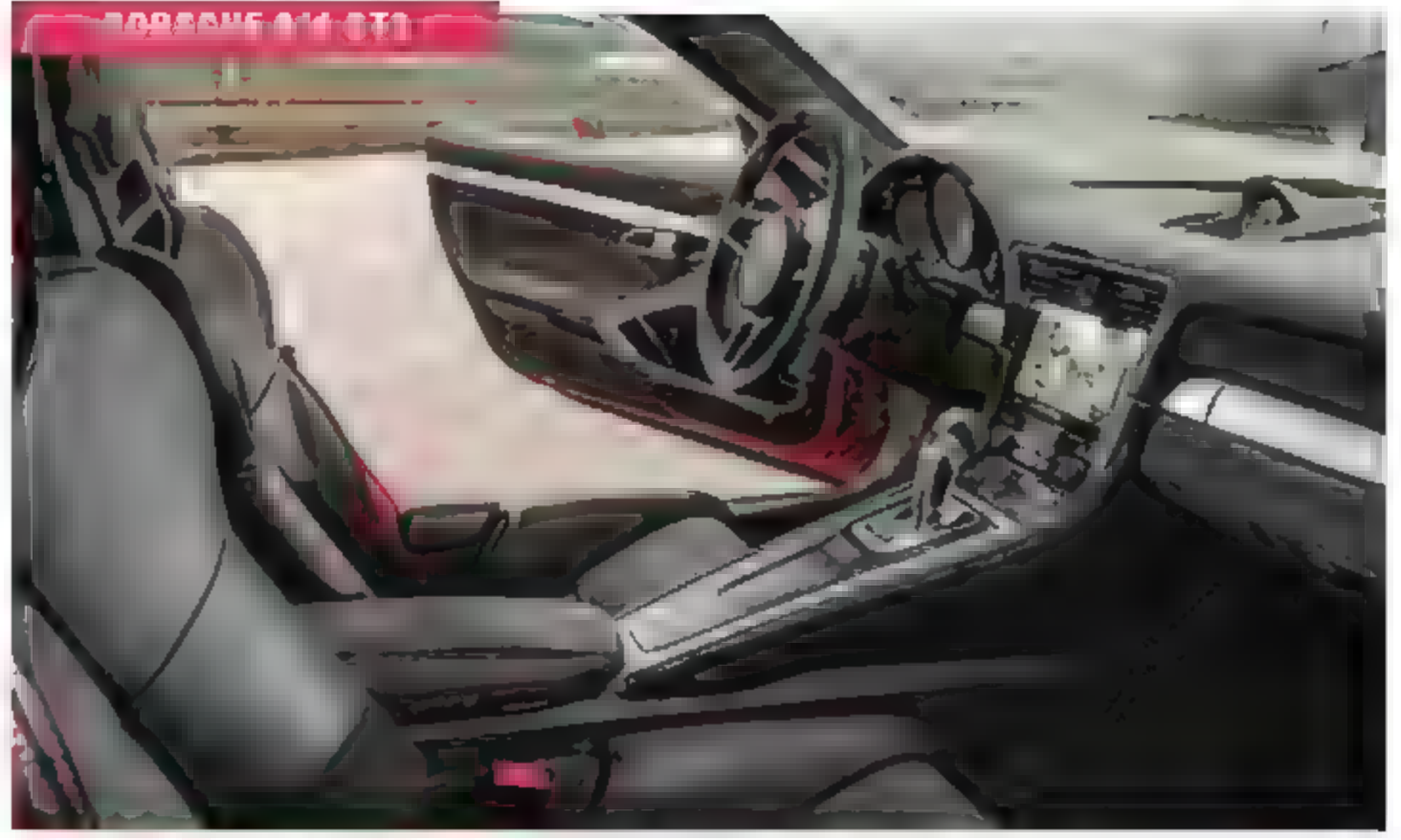
Süspansiyonlar, daha önce ilk testte kullandığım araç kadar iyi değildi. Konfor modunda oldukça sakin ama Otomatik ve Dinamik çok huzursuz. Aynı zamanda seramik frenlerin zorlandığında ısınmayla birlikte çam iğnesi gibi batmaya başlaması üzücüydü ama Dinamik ayarlarda direksiyon daha iyiydi. Yine de diğer Audi'lerin Dinamik modlarına göre daha doğal ve enerjik hissettiren bir yapısı var.

Performans testi açısından bakıldığında ise, RS5, RS'den daha çok S'e yakın gibi. Quattro eğlencenin üzerinde çekiş ve nötr sürüşüyle öne çıkıyor. Vites değişimleri hızlı ama cazibeye sahip değil. Günlük kullanım anlamında ise, performansı ve rahatlığı birleştirebiliyor. Üstelik ıslak bir cuma günü de keyifli olabilir.

Test ettiğimiz RS5, fiyat anlamında Mercedes-AMG E63 S'e yakın. Affalterbach'ın süper sedanını ıslak Silverstone'da ilk kez test ettiğimde, tam olarak istediğimi alamadığımı itiraf etmeliyim. Ama şimdi bunun sebebini anlamakta zorlanıyorum. İçeride lüks ve sofistikelik anlamında her şey var. Bazıları için dar gelebilecek spor koltuklar onun hakkında ciddi bir his veriyor.

V8, dörtlü egzozla cazibesini artırıyor ve hızlanırken AMG, işitsel keyfi de atmosferik motora benzer tepkilerle birleştiriyor. Üstelik çift turbonun torkunu sunuyor. İlk viraja geldiğinizde, V8 motora sahip bir E-Sınıfı'ndan fazlasına sahip olduğunuzu fark ediyorsunuz. Direksiyon hisli, ağırlığı harika. Standart E ile arasında büyük fark var ve şasi sihri burada harika bir iş çıkarıyor. Arkaya meyilli dört çeker sürüşüyle, iyi kontrol edilen süspansiyon hareketleri ve Michelin Pilot Sport lastikleriyle E, yağmurlu havada bile soğukkanlı olmayı başarıyor.

Galler yolları kuruyunca Drift modunu seçtik. Bu adeta Dr Jekyll/Mr Hyde arasındaki değişim gibiydi. En başta arka aks, son jenerasyon arkadan itişli E63'e göre daha dengesiz hissettirdi ve belki de diferansiyel kilidi erken devreye giriyordu. Fakat Hava Kuvvetleri bile Galler'in bu bölümünde bu kadar hızlı gidemezdi. E63 adeta arkadan itişli lastik yakan bir canavara dönüştü. Muhteşem. Çok yönlü RS5, bu açıdan geride kalıyor ama E63 S öyle değil. Kimse bu işi bu kadar iyi yapamaz.



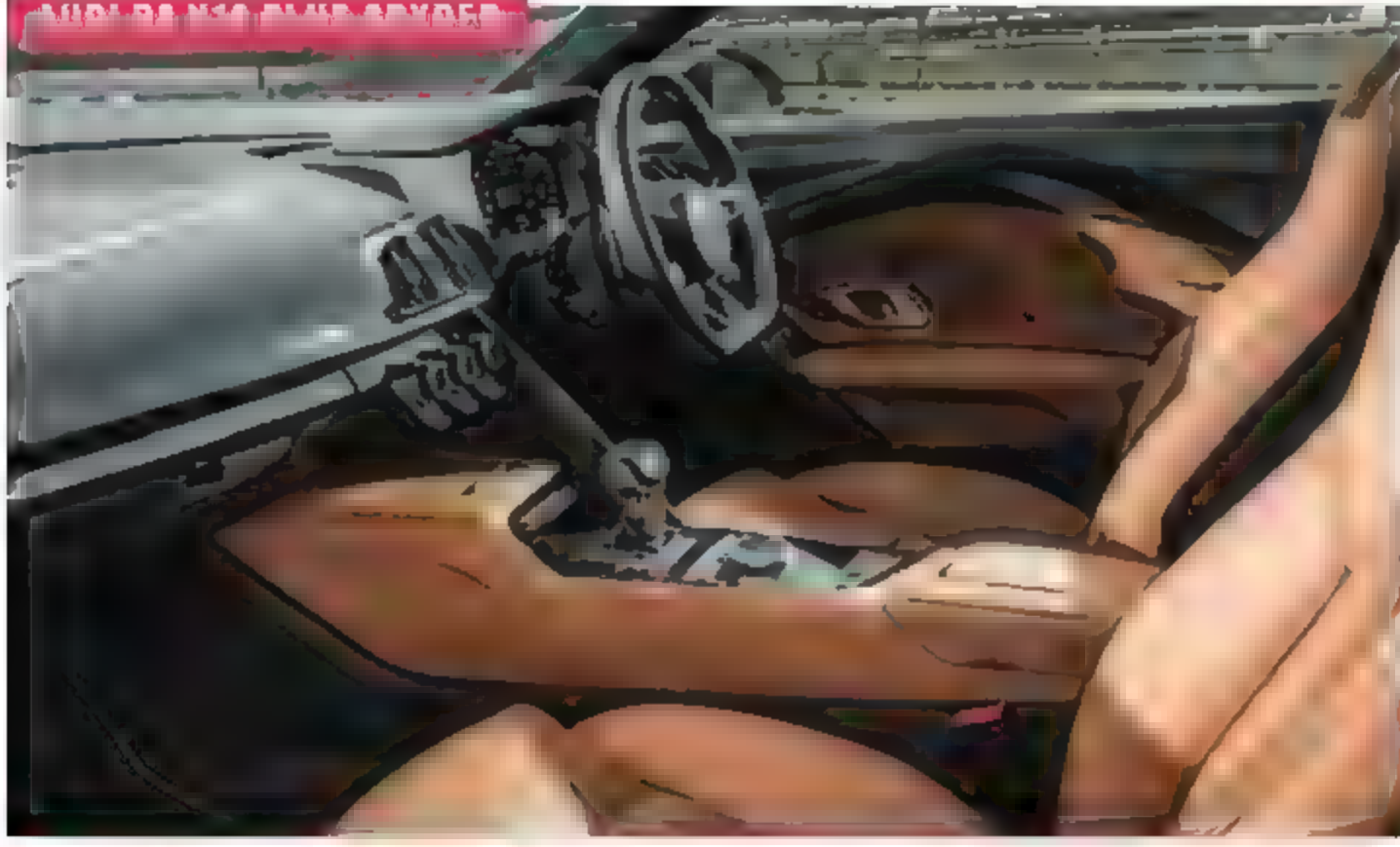
KOKPİTLER İYİ, KÖTÜ VE GARİP

EN İYİ: MCLAREN 720S

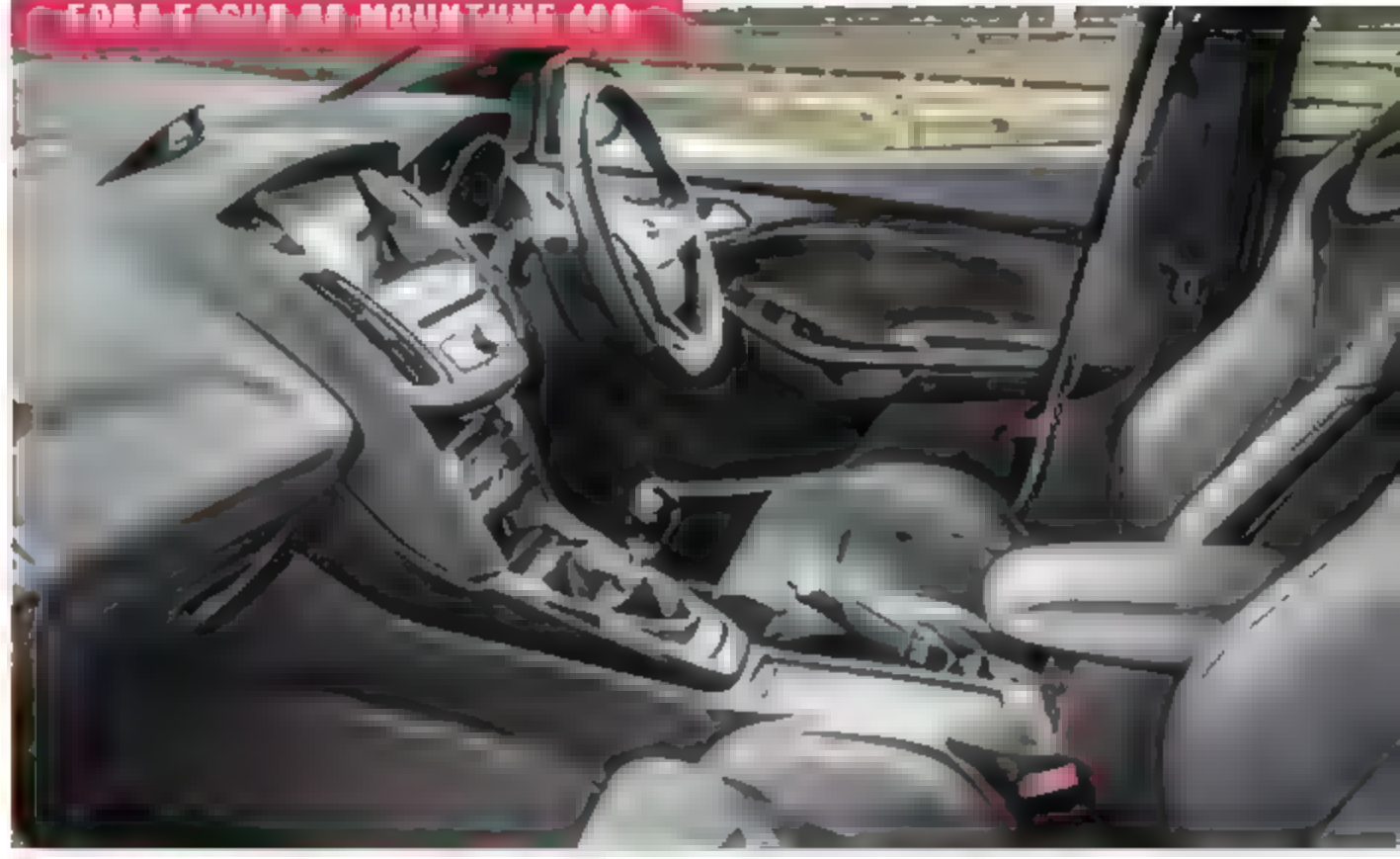
EN KÖTÜ: FORD FOCUS RS

EN TUHAFI: AMG GT R

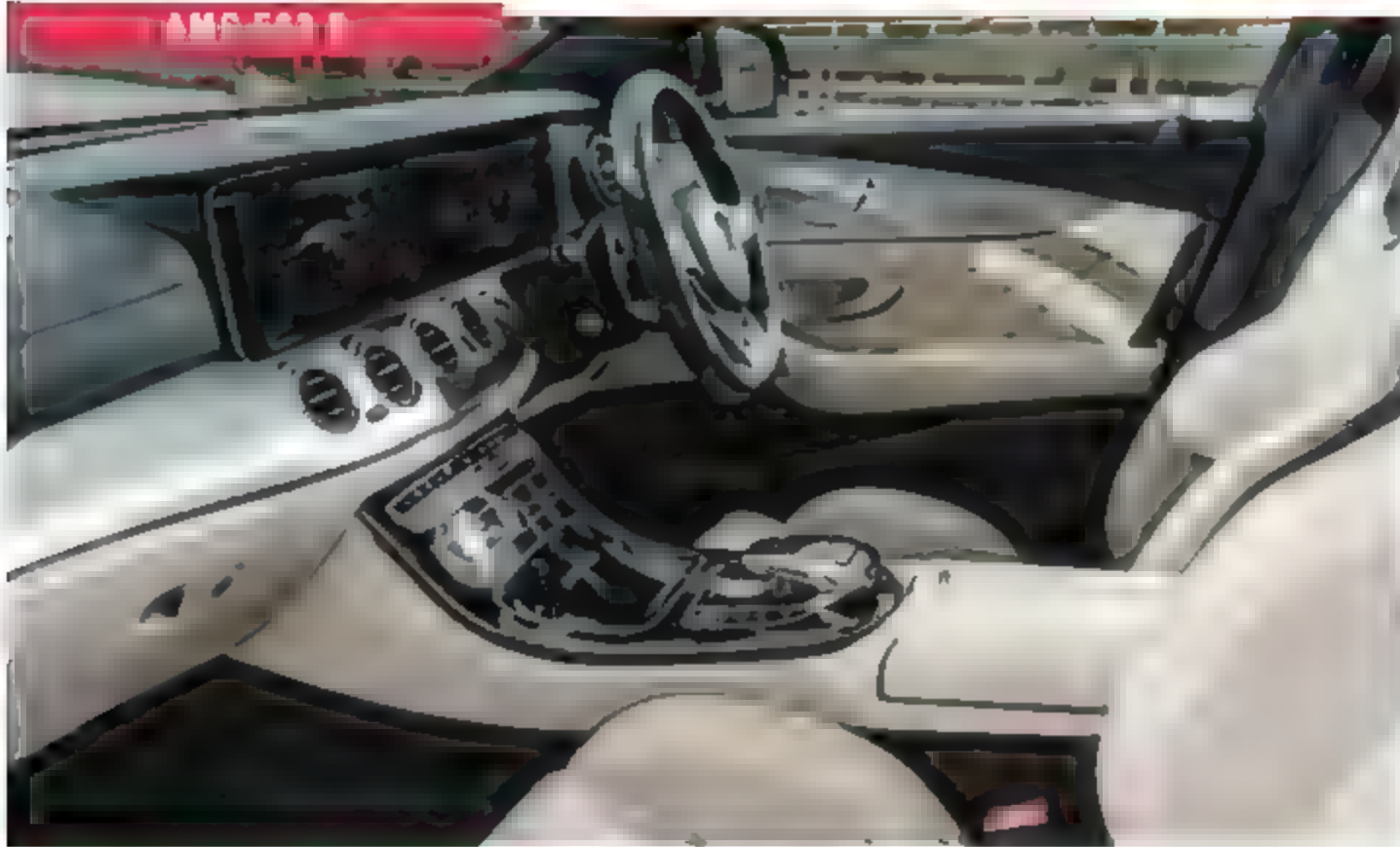
AUDI A8 N10 DMS ADVDS



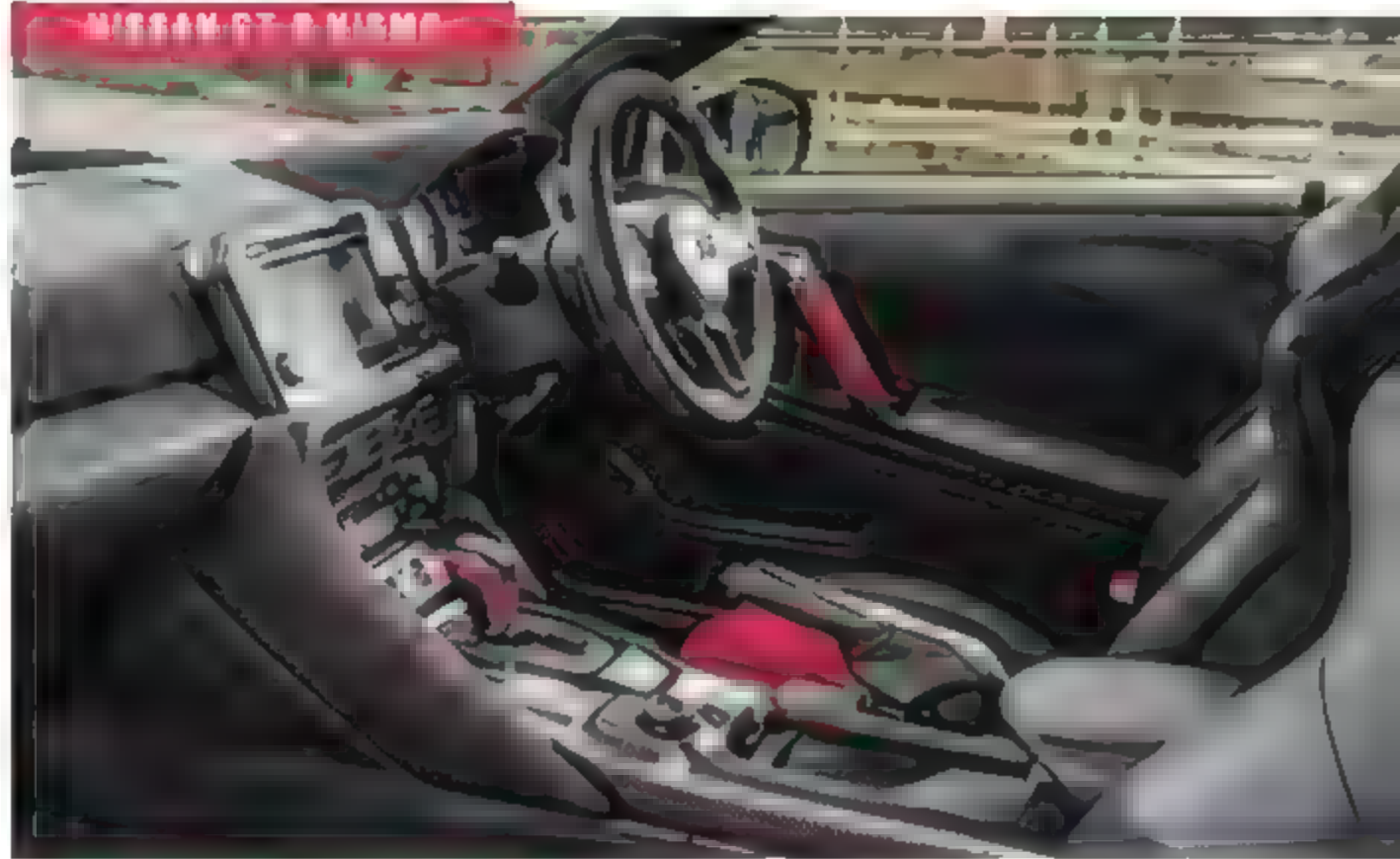
FORD FOCUS RS MOUNTUNE 400



AMG E63 II



NISSAN GT-R NISMO



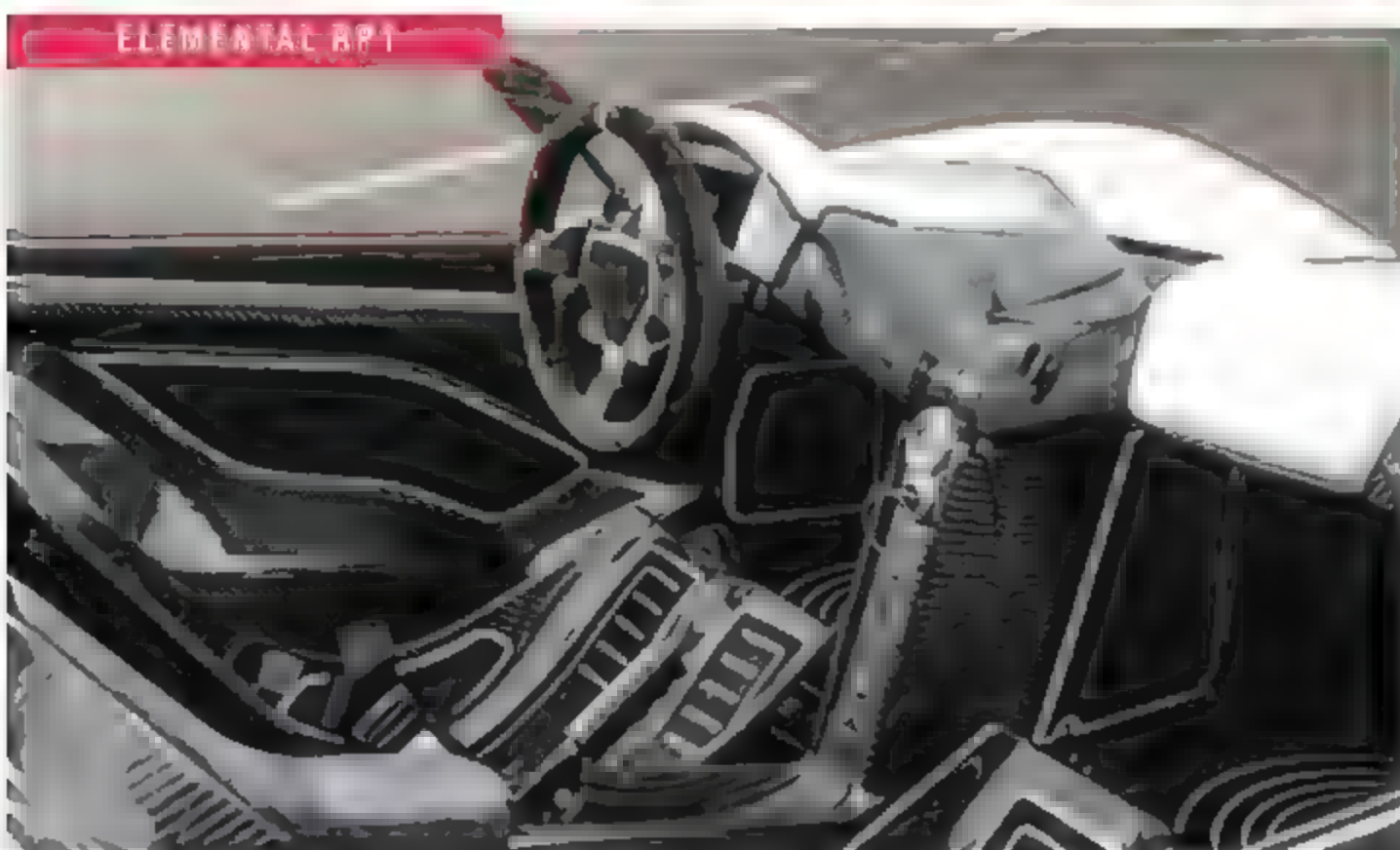
AUDI RS5



HONDA CIVIC TYPE R



ELEMENTAL RPT



BMW M4 G8





Temel olarak, AMG GT R'daki aynı 4.0 litre motor var ama teknik tabloya göre 27 HP ve 150 Nm fazlasına sahip. Çok daha öfkeli biçimde devirleniyor ve sesi her gaz pedalına dokunduğunuzda bir makinalı tüfek gibi sesler çıkarıyor. Sport Plus modunda araç daha sinirli. Sport'a getirerek her şeyi kontrol altına alabilirsiniz.

Standart AMG GT'ye göre daha sürüş odaklı ve tepkili. Sürücüyle iletişim kurma konusunda da istekli. Direksiyon daha ağır, keskin ve hisli. Ön taraf, arkadan yönlendirmenin katkısıyla birlikte apekte bir V8 taşıdığını unutmuş gibi ilerliyor.

Koltuklar biraz sert olsa da, GT R'ı yolda utandıracak herhangi bir şey yok. Pist üzerinde 911 GT3'ten daha hayvani, fiziksel olarak daha aceleci ve daha canlı.

Ardından Büyük Sarı Döner Düğmenin neden burada olduğunu anlıyorsunuz. Piyano siyahı renk, deri ve alcantara arasında acil durum düğmesi gibi duruyor. Ama bu, 10 kademeye kadar denge kontrol sistemini kademeli olarak ayarlıyor. 911 GT3'ün daha saf bir spor otomobil olduğuna şüphe yok fakat GT R'da daha fazla ateş ve kızgınlık ifadesi var.

Çarpıcı Süper sedanlar mı? Sert spor otomobiller mi? F1 üstünlüğü olan bir hiper otomobil mi? AMG'nin son ürünü, BMW'nin M Departmanın, GT R'ın boyasından daha yeşilci görünmesini sağlamalı.

Son dönemde AMG'nin C63'ünü, M4'ün önüne koyduk





Yol tutuşu ve iletişimiyle birlikte M4 CS'nin Cup 2 lastikleri, keskin bir kurşun kalem berraklığı sağlıyor

fakat M4 CS şasi ve performans ayarlarıyla birlikte sorunların üstesinden geldi. En dikkat çeken ise direksiyon ağırlığı ve hassasiyeti oldu. Artık otomobili kusursuzca istediğiniz yere yerleştirebiliyorsunuz. Daha agresif Cup 2 lastikleri de yardımcı olarak keskin bir kurşun kalem berraklığı sağlıyor. Yol tutuş ve iletişim artık çok daha net. Tüm bunlara karşın konfor da etkileyici. Bu sayede günlük kullanımlar konusunda da memnun edici olmayı başarıyor.

Ancak BMW'nin aşıl tendonu turbo beslemeli yatık altı silindirik motor olmaya devam ediyor. Dizel gibi gürüyor; orta devirdeki tork arka lastiklere aşırı yüklenebiliyor. Elbette bu, hızlı vites değişimleri için sizi teşvik ediyor. Ayrıca bir şaşırtıcı yanı ise, CS'in gücünü iyi kontrol edebilmesi fakat M4'ün orta devirde çok fazla tork verme isteği her zaman devam ediyor.

Her açıdan rekabet çok yoğun. Editörlerimiz M4 CS'ü üç tekerlek üzerinde sürerek podyum için şansını artırdılar. İlginç bir şekilde bu yıl, hangi otomobillerin finale kalacağı yönünde bir fikir birliği var.

Artık son üçe geçme vakti geldi...

DYLA MA (MERAK ETMEYİN KİMSE MÜDAHALE ETMİYOR)

Son karar aşamasında Civic Type R cerrahi bir hassaslıkla hızlı Focus RS karşısında kazandı. Honda'nın daha hassas, daha iyi ve daha dengeli sürüşü, Ford'un güç ve çekiş avantajının önüne geçti. Ondan çekişlere alerjiniz varsa, o halde Focus RS'i çok seveceksiniz. Ama sonuç olarak her ikisi de finale kalamadı.

Diger mağlup otomobiller, BMW M4 CS, Nissan GT-R ve Audi RS5 oldu. Şimdiye kadar en iyi M4 olabilir (GTS'in de kendine has fanları olabilir ama onlar çılgın oldukları kadar zenginler) ama



turbo motoru için aynı şey geçerli değil ve çekiş bir noktada sınırlı kalıyor. RS5 son derece yetenekli bir makine ve performans açısından da etkileyici. Fakat buradaki grupta başarılı olacak kadar iyi değil. RPI ise yeterince

çok yönlü olamadı. Motorları sayesinde R8 ve AMG E63 S neredeyse ilk üç arasında dalyorlardı. Fakat finale kalan otomobiller McLaren'in super sporu, AMG'nin çok özel GT'si ve Porsche GT3 911 oldu.

MÜKEMMELE DOGRU

Hızlı olmanın, hatta çok hızlı olmanın
ötesindeler. Bu üç otomobilin hepsi iyi,
ama sadece bir kazanan olacak...





Profesyonel ol,
profesyonel ol ve
notlar al: "Aman
tanrım!"



9 **11 GT3'TEKİ SÜRÜŞLE** bize katılın. Bu, üçlü süper otomobil sandviçindeki sos gibi. Önümüzde AMG GT R var. En iyi arka bölüme sahip araçlardan biri. AMG adeta Porsche 928'in Retro tarzını yeniden yorumlayarak 2040'lı yıllara aitmiş gibi. Caddede yarışmaya hazır bir drag otomobili gibi, opsiyonel yeşil renkli boyası da güneşte iyice parlıyor.

İç dikiz aynasında, Porsche'mizin arka spoyleri ve arka çıkıntısı arasında keskin bakışlı McLaren'i görüyoruz. Gri boyasıyla birlikte esrarengiz tarzını koruyor. İşte bunlar bizim üç finalistimiz. Şimdi kazananı bulma vakti.

Dün daha çok teknik virajlı yollardaydık ve bugün biraz daha karışık bir gün olacak. Bu sürüşler esnasında asfaltın da yeterince kurummasını umuyoruz.

Güzel bir fırsat. Hızlı, akıcı yollar, bu tür otomobiller için keyiflidir. En küçük geçiş şansı bile fark yaratır. Önümüzde yol açıldığında, adeta tiyatro perdesinin açılması gibi heyecan yaşıyoruz. Gaza yüklenerek uçuyoruz. İşte bu yüzden buralardayız.

Chiron kullanan bir Pac Man gibi beyaz çizgileri hızlıca yutuyoruz. Tehditkar karaltıların önümüzde görüldüğü Snowdon'a doğru hızlıca ilerliyoruz. Tüm gözler yolda. Geçiş yapmak için sıralanıyoruz ve ağır taşıtlara denk gelmemeyi umuyoruz. Böyle anlarda adeta otelde dinlenmeye gelmişiz gibi yavaş hareket ettiğimizi düşünüyoruz. ▶

McLaren açılış
arabesi sessiz ve
hızlı. Ama en
iyisi mi?

Değişim zamanı.
Has döndürücü
sürüş devam
ediyor.



Sırayla şaşkınca bakınan Qashqai'yi geçiyoruz; bir-iki ve üç. Birlikte ama yalnız hareket ediyoruz. Birbirimizi görüyoruz ama tamamen farklı şeyler duyuyor ve hissediyoruz. Yine de hala büyük ölçüde benzer deneyimleri paylaşıyoruz.

Paylaştığımız bir diğer deneyim ise bu otomobilleri satın alamayacağımız. Hepimiz ancak Porsche'yi almaya yakınız ama sadece Venüs'ün Aya olan uzaklığı kadar yakınız... Fakat editörlerimiz bugün paranın söz konusu olamayacağını söylüyor. Yoksa 911 zirveye çıkardı.

Porsche, 112 bin sterline satılıyor ve bu fiyata birçok şey sunuyor. Bu standart bir 911 Carrera ile benzer özelliklere sahip olsa da çok daha fazlasını sunuyor. Elbette bir 911 kullanmak da keyifli ama GT3, tüm hislerinize hitap etmeyi başarıyor.

Görsel olarak güzel bir değişim var. Büyük spoyler, hava kanallarına sahip tamponlar ve merkezi bijona sahip jantlar. Ama daha önemli olanı dinamik konular: Soğukkanlı gövde kontrolü, bitmek bilmeyen yol tutuş, harika ağırlığı, keskin yönlendirmesi. Ama aslında deneyimi domine eden şey, atmosferik motoru. GT 3 RS'deki aynı 4.0 litre motor 25 HP daha fazlasını üretiyor. Ayrıca düşük ve orta devir aralığında çok daha fazla tork sunuyor.

GT3'ün yükselen devir aralığı, adeta tırmandığınız dağlar gibi sizi sarıyor. Kırmızı devre yaklaşırken çok daha büyük patlamalar bekliyor. 5000 d/dak'nın ötesinde motor daha canlı hale geliyor ve çıkan sesin daha iyi olacağını hayal edemiyorsunuz. 6 bin, 7 bin ve 8 binde de aynı şeyler oluyor. 9 bin limitine geldiğinde ise geçici bir rahatlama oluyor.

Ama çok uzun sürmüyor ve PDK ile yapılan hızlı değişimler, bunun yeniden yaşanmasını sağlıyor. Herkes manuel vites opsiyonunun geri dönmesinden mutlu fakat bu şanzıman çok iyi ve seçmeden önce iyi düşünmelisiniz.

Sadece hayal edin ve Porsche istediğinizi yapsın... Editörlerimiz aynen böyle düşünüyor.

McLaren de bizim dikkatimizi çekiyor. Bu testte birçok hızlı otomobil kullandık ve ani hızlanmalar bile bize bir Corsa sürücüsü gibi geliyor. Ama 720S'te ilk defa gaza yüklendiğinizde, işlerin aslında öyle olmadığının farkına varıyorsunuz.

Tam performansı istediğinizde işler gerçekten farklılaşıyor. Hızlanma oldukça uzun; eski bir TVR gibi. Ahırın kapısını açıyorsunuz ve 700 beygirin tümü aynı anda çıkıyor. Aynı zamanda hislerinizi kullanarak sakın kalmak için de mücadele etmeniz gerek.

Motor sesindeki tepkileri hemen duyuyorsunuz. Ancak turboların açılması ve motorun gerçekten aksiyonu başlatması için kısa bir bekleme süreniz var. 4.0 litre V8 nefes alıyor ve ardından patlama gerçekleşiyor.

Her şeye alıştığınızı düşünüyorsunuz. Ama öyle olmuyor. Darbelerle birlikte tüm hislerinizi sarsmaya devam ediyor.

Bamm!!!... 7250 d/dak'da gelen 710 HP güç ile McLaren hayal edebileceğimizden bile daha hızlı. Benzer bir hissi birkaç yıl önce Ferrari 458 vermişti. ▶

**McLaren'e
yükleniyorsunuz
ve BAM! Alıştığınızı
sanıyorsunuz ama
asla**

458 mi? Evet, 488'i unutun. 0-100 km/s hızlanması 5.5 saniye olan 720S, neredeyse bir Veyron kadar hızlı.

Böylesine bir performansın ardından AMG'nin havlu attığını düşünebilirsiniz. Keskin sürüşü ve direksiyonuyla sınırları kolayca aşabilir. Aracın oldukça gerisinde otururken bu devasa kaputun hareketleri, ne kadar üstün gelecek? GT R'in, 720S karşısında göstereceği birkaç numarası var. AMG'nin konsol ergonomileri zayıf fakat sarı döner ESP düğmesi, McLaren'in dokunmatik olarak aktif hale getirilen aşırı karmaşık drift modundan daha güzel. Ayrıca 4.0 litre V8 daha gürültülü ve McLaren'den daha fazla eğlence sunuyor.

Ama daha dikkat çekici olanı, Almanların, bir kereliğine ortaklık yaptıkları partnerlerine seramik frenlerin nasıl yapılacağını göstermesi oldu. McLaren ile pistte veya virajlı yollarda sürüş yaparken, her zaman pedala ölü nokta ile mücadele etmeniz gerek. İhtiyacınız olan daha hafif pedal hareketleri ama bu açıdan his oldukça kötü.

Burada üç farklı otomobil var. Hepsinin kendine has iyi yanları var ve biz de onları ortaya çıkarmaya çalışıyoruz. Peki, sonuç olarak Spor Otomobil Dev Testi bize ne anlatıyor? Burada pistte ve yolda en iyi performansı sunan otomobili arıyoruz. Eğlenceli olan genelde kazanıyor. Peki derinliklerde başka neler var? Kazanan için otomobil performansı kadar yenilikçi yanları da önemli mi? Belki de her iki özellik öne çıkar.

Hangi açıdan bakarsanız bakın AMG, sağlam bir üçüncülük alıyor. Bunda üzülecek bir nokta yok. Diğer 8 üst düzey otomobili yendi; bunlar arasında Nismo GT-R ve R8 de vardı. Sadece iki son derece yetenekli ama çok farklı rakip tarafından durduruldu.

GT R, AMG için çok başarılı bir model. Onun görünüşünü, sesini ve tarzını çok sevdik. Akıcı bir pistte çok başarılı ve önünde boşluğu bulduğunda bunu hızlıca kapatıyor. Bu aracı her kullanmaya kalktığımızda yüzümüzde gülümseme oluşuyor. Geçen yıl Portimao'da da bolca gülmüştük.

Bu hassasiyeti virajlı köy yollarında da gördük. Ama böyle yollarda biraz geniş hissettirdiği de açık. Ayrıca bozuk zeminlerde de rahatsızlığını iletiyor. Herkes buna katılmasa da, bazılarımız direksiyonu fazla keskin bulduk ve çift kavramalı şanzıman, Porsche ve McLaren sistemlerinin ardından biraz hantal hissettiriyor.

Genel olarak AMG özel hissettiriyor çünkü sürüşü değil ama tarzı 911'den daha farklı.

Galler yolunda bunu daha iyi anlamak için AMG'nin üzerine 911'in anahtarlarını alıyoruz. Burada bize birçok şey açıklayacak yollar var.

Aslında McLaren'i de işin içine katarak şunu açıklıkla söyleyelim: 911 buradaki en saf spor otomobil deneyimine sahip. İstedığınız tüm performansa sahip, fakat turbo otomobillerden farklı olarak hiçbir zaman ses ve karakter konusunda eksiklik yaşıtmıyor.

Turbo gecikmesine alışmışken 911 GT3'ün ani tepkileri adeta bizi şok etti. Fakat ortada üzücü bir durum da var. Onu 2017 Spor Otomobil Dev Testi kazanamı yapmak için çok iyi argümanlarımız var. Fakat benzer sebeplere sahip öfkeli bir diğeri de, otoparkta Snowdon'a doğru bakıyor, hatta bu yazıyı yazarken onun sesi kulaklarımda yankılanıyor.

İki kat pahalı olmasını saymazsak, 720S yol hızındaki fren hissi, motor tepkileri ve sesi gibi üç temel performans otomobili özelliği

açısından 911'e üstünlük sağlıyor mu?

Evet, McLaren 720S kazanıyor çünkü toplam deneyime bakıldığında her anlamda öne çıkıyor.

Temel seviyede bakıldığında performans açısından McLaren, Porsche'yi süpürüyor. Muazzam derecede hızlı ve her yerde bunu gösterebiliyor. Otoyol, geniş çevre yolları veya virajlı dar yollar...

McLaren'in uysal olması da, önemli özelliklerinden biri. 911'in sansasyonel direksiyonu da, McLaren'in alcantara direksiyonunun ardından daha sıradan gelmeye başlıyor. Bu 720S'in ne kadar iyi olduğunu gösteriyor. GT3 gibi inanılmaz otomobiller karşısında bile güçlü olacak kadar iyi. 60'larda, yani modern süper sporların gelmeye başladığı dönemlerde, performans işin sadece bir yanıydı. Pistten ilham alan teknik inovasyon vardı ama caddede sürüş yapmak o kadar kolay değildi. Sanki onlar Stan Lee'nin direkt olarak aklından çıkmış gibiydi. 911 GT3 inanılmaz bir otomobil fakat temel olarak selefinden biraz daha iyi. 720S ise tamamen yeni ve cesur bir dönemin başlangıcı gibi.

720S, GT3 gibi inanılmaz otomobiller karşısında bile güçlü olacak kadar iyi





Renault, 1977'de Formula 1'e radikal turbo motoruyla giriş yaptı. Üzerinden 40 yıl geçti ve hala yarışıyorlar. Ama üç otomobil onların en iyi F1 macerası olarak akıllarda kalmaya devam ediyor...



VAAVAA



WOOOM

E

SKİ F1 PATRONU Bernie Ecclestone, 2009'da BMW, Toyota ve Honda'nın spordan gidişinin ardından şöyle demişti: "Üreticiler giderler ve gelirler. Çok fazla bağlılık yoktur. Kendilerine uydukları zaman girerler, uymadıkları zaman çekilirler. Genelde zor durumda olduklarında ayrılırlar."

İstisnalar dışında doğru. Mesela Ferrari, dünya şampiyonasının başladığı 1950'den bu yana burada. Diğer yandan Renault bazı taktiksel ay-

rılıklar dışında 40 yıldır spora farklılık getiriyor. Hem de Renault, Scuderia'nın finansal yatırım gücüne sahip olmadan bunu gerçekleştiriyor.

Renault her zaman F1'in doğal olarak kendilerine uyduğunu ifade ediyor. Ancak spor için aynı hisler her zaman geçerli olmuyor. FIA ile bazı politik sıkıntılar da yaşandı. 2008'de Singapur GP'si sonucuna müdahale etmek kötü bir zamandı; Renault'nun 2006'daki kütle amortisörü de (dengeyi artıran bir yaylı ağırlık) tartışmalıydı. Fakat yoldaki tümsek büyük bir başarıya uzanmak demekti. Şu anda Renault, spor tarihinde en yüksek zafer sayısına sahip üçüncü takım.

Peki Renault'yu diğer otomobil üreticilerinden ayıran özellik ne? Ferrari gibi onlar da F1'i sadece bir pazarlama taktiği olarak görmüyorlar. F1 zaferi almakla teknik mükemmellik arasındaki bağlantının farkındalar. Renault buradaki mücadeleye ortak olmayı ve ileri teknoloji mühendisliğini çok seviyor.

Şirketin ilk grand prix otomobili R501 çok çarpıcıydı çünkü 1.5 litrelik V6 turbo motora sahipti. F1 daha önce böyle bir tür görmemişti. En başta bazı dayanıklılık sorunlarına karşın turbo gücü çok geçmeden sporun önemli bir dönemine eşlik etti.

Onu diğer teknik yenilikler izledi. Bunların arasında aracın ağırlık

merkezini düşüren 111° V10 motor da vardı. Renault sürekli olarak silindir kapağının, yanma çevriminin ve ateşlemenin sınırlarını zorluyor. Daha önce 1992-1993'te Williams'ın aktif süspansiyon meselesinde yer aldılar. Renault bugünlerde karmaşık 1.6 litre güç ünitesini de sonuna kadar zorluyor

Geleneksel olarak Renault pilotlarını da zorlamayı sever. 1971'den bu yana Formula Renault serisiyle genç yetenekleri yetiştiriyorlar. Birçok harika isim de Renault gücüyle yarışmıştır. Alain Prost (Fransa, 1981), Ayrton Senna (Portekiz, 1985) ve Fernando Alonso (Macaristan, 2003) ilk grand prix'lerini Renault ile kazandı. Nigel Mansell, Damon Hill, Jacques Villeneuve ve Sebastian Vettel tüm dünya şampiyonluklarını Renault motoruyla elde etti.

Kısacası Renault uzun zamandır F1 ekosisteminin harika bir parçası ve bunun zayıfladığını gösteren herhangi bir şey de yok. Üç takım bu yıl Renault motoru kullanıyor. Nisan ayında da RS 2027 F1 konsept aracını tanıttılar. Eğer Renault'nun planları 10 yıl daha devam ederse, F1'de 50. yıllarını tamamlayacaklar. Bu sadakat sana gelsin Bernie...

TURBO KÖKENLERİ: THE R501

Renault'nun sarsıcı teknolojisi başarıya adım adım gitti. Yenilikçi 1.5 litre V6 turbo, 1977 Britanya GP'sinde Renault R501 ile tanıtılmıştı, fakat yeni teknolojinin kanıtlanması gereken çok şey vardı. Otomobil dayanıksızdı ve rakip takım patronu Ken Tyrrell ona 'sarı çaydanlık' ismini takmıştı. Çünkü sık sık dumanlar tüterek pist kenarına çekiyordu.

Renault sonraki birkaç yarıştan çekilip problem üzerinde çalıştı ama gelişim yavaştı ve durum 1978'de de benzerdi. Bazı dikkat çeken yükselişler yaşandı. Jean-Pierre Jabouille, Watkins Glen'de dördüncü oldu fakat dayanıklılık sorunları projeye zarar vermeye devam etti.



Renault turbo konusunda pes etmedi ve sonra espri malzemesinden Ferrari mağlup eden bir teknolojiye dönüştü

Ancak 1979'da rakıpler turbo gücünün farkına varmaya başladı.

Fark yaratan çözüm daha sonra geldi. İkinci KKK turbo beslemenin yerleştirilmesiyle gelişme fark edildi. Yeni motor mimarisi, 600 HP'yı zorlayarak daha güçlü bir sonuç verdi ve daha dayanıklıydı. Takımın ilk yer etkisine sahip otomobili RS10, temposuyla herkesin dikkatini çekti. Jean-Pierre Jabouille o günleri şöyle anlatıyor: "Atmosferik bir motorda her şeyi gaz pedalıyla kontrol edebilirsiniz. İlk turbo motor ile hiçbir şeyi kontrol edemezsiniz. Gaz pedalına dokunurdunuz; hiçbir şey olmazdı. Daha fazla dokunurdunuz yine hiçbir şey olmazdı. Biraz daha fazla dokunurdunuz ve sonra beklediğiniz her şey aniden gerçekleşirdi! Çözüm ise çift turbo kullanmaktır. Bunu 1979'da yaptık ve sonuç adeta sihirliydi."

RS10, 1979'un son sekiz yarışında beş pole pozisyonu ve Fransa GP'sinde bir galibiyet elde etti. Jabouille üç yıldır süren sıkı çalışmasının ödülünü galibiyetle almıştı. Renault için ve F1'de turbo motorlu araç için bir ilkti. Ama onun başarısı, takım arkadaşı René Arnoux ve Ferrari'den Gilles Villeneuve'un rekabetinin gölgesinde kaldı. İkili, kapanış turlarında birkaç kez yer değiştirdi ve lastiklerini dahi sürttü. Villeneuve sonunda rakibinin 0.3 saniye farkla önde finish görerek ikinci oldu. Arnoux, "Bu yarış kariyerimin en özel olanıydı" diyor. "Kazanamamıştım ama Gilles ve ben inanılmaz bir mücadeleye giriştik. Bugün bile bu yarış hala aklımda." Dijon'daki başarının sinyalleri azımsanamaz. Sadece Renault'nun turboya olan inancının doğruluğunu kanıtlamakla kalmadı, aynı zamanda rakiplerin de bu yolu izlemesini sağladı. Çünkü atmosferik motorlara göre daha fazla güç ürettiyordu ve daha verimlilerdi. Turbo, artık F1'de dominant bir güç olmuştu ve 1988'de yasaklanana kadar da öyle kaldı.



(En üstte) RS10'un devasa arka kanadı, gövde altındaki "yer etkisiyle" birlikte yarış kazandıran bir yol tutuş getirmişti

Altı ileri kademeli şanzımana ve çift turboya geçiş pilotlara avantaj sağladı



"Çözüm, 1979'da yaptığımız gibi çift turbo kullanmaktır. Sonuç adeta sihirli oldu"

Jean-Pierre Jabouille

GÜÇ GÖSTERİSİ: WILLIAMS FW14B

1980'nin sonunda Renault'nun F1'den iki senelik ayrılığı, 40 yıllık F1 macerasında markanın motorlarını grid'de olmaması tek sezonlardı. Fakat firmanın mühendisleri boş durmadı ve kendileri adına ilk atmosferik F1 motorunu geliştirdiler. Bu 1989'da Williams'ın aradığı 3.5 litrelik V10'du. Bernard Dudot'un tasarımı hemen başarıya kavaldı ve yakın ill sezondaki birkaç yarışta kazandı.

Diğer safeler 1990'da geldi ama bu firmaya önce sessizlikti. 1991'de Williams ve Renault takiplerinin korkulu rüyası olacak FW14 isimli araç tanıtıldı.

Araçta tasarımdan Adrian Newey ve Williams'te teknik adam Patrick Head sorumluydu. Harika işler çıkardılar. Newey F1'de kimse düşünemediklerini uyguladı. Head ise neyin işe yarayıp yaramayacağını söyledi. Otomobil en baştan beri hızlıydı ama dayanıklı değildi. Yeni Renault RS4 motoru pilotlarınkinden yarıya kadar hızlıydı ama dayanıklı değildi. Renault RS4 motoru pilotlarınkinden yarıya kadar hızlıydı ama dayanıklı değildi.

1992 yılı için aktif süspansiyon ve çekiş kontrolünün eklendiği FW14B daha da hızlıydı. Nigel Mansell'in agresif sürüş tarzı, bilgisayarla yüksekliğini ayarlayan sisteme ayun sağladı. Renault'nun katkısı önemsizdi. Çünkü araçta sistem diğer motorlardan da F1'e taşıyılma ihtiyacı duyuyordu ve Renault'nun motoru bunu sağlıyordu.

Mansell ilk beş yarışta polden kazandı ve sezonda 10 yarışta dokuzunda pafe elde etti. Riccardo Patrese Japonya'da da pafe aldı. Mansell Ağustos ayında Macaristan'da beş yarış kala şampiyonluğuna ulaşmıştı. F1 kade dominanttı ki Ayrton Senna sonraki sezon ücretsiz yarışmayı teklif etti.

Frank Williams, "Ben bir yarış otomobili" diyor. FW14B mühendisliği zirvesiydi. 1992 sezonu kariyerimin en ayınlarıydı. Biriydi çünkü otomobil her yerde hızlıydı. Zayıf bir noktası yoktu. Nigel de otomobilin gerektiği gibi sürüş yapacak biriydi. İstediktim her zaman aldı."

Aşırı derecede başarılı RS4 motoru, beş yıl boyunca Renault'ya üstünlük sağladı. Sınırsız test yarışları bitmek bilmeyen motor geliştirme çalışmaları pafe gelmeseydi karşılığını alamazdı. Arada Peugeot ve Lamborghini ve Yamaha gibi kaybolan üreticiler de oldu ama Renault başarılı olmaya devam etti.

Bu, Renault'nun motor üreticisi olarak F1'deki altın çağıydı. 1998'de iki yıl sonra üretici olarak spora girdi. Renault'nun V10 başarısı da Mecachrome ile birlikte Williams ve Benetton takımlarında devam etti.

"Otomobil her yerde hızlıydı; zayıf noktası yoktu. Kariyerimin en iyilerindendi"

Frank Williams



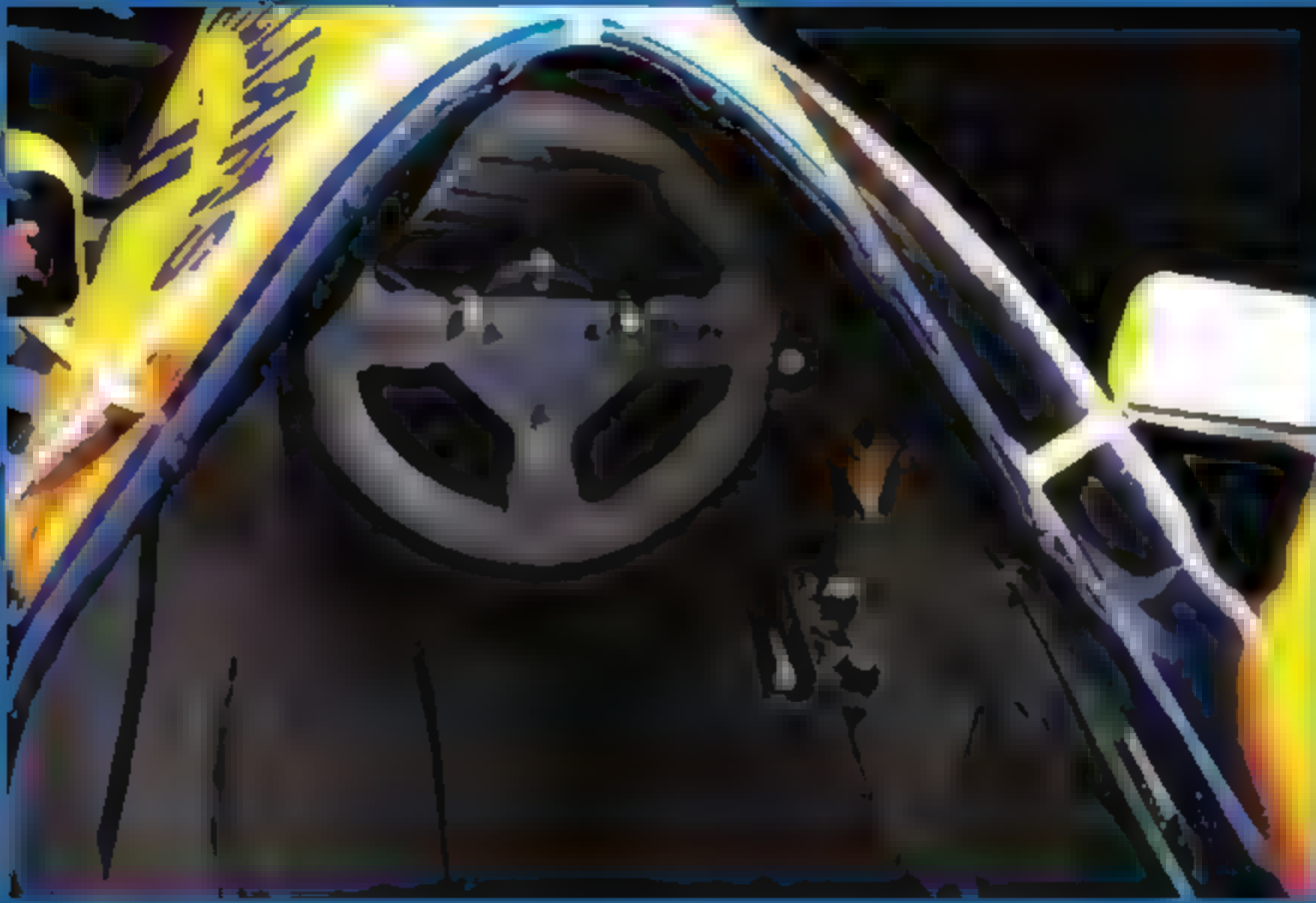
RENAULT'NUN F1 GELECEĞİ: RED BULL VE ÖTESİ

Renault, 2017'de F1 sezonuna önce Red Bull'ın motor sağlıyor. Fakat şirket hala kendi F1 takımını geliştiriyordu. 2015 sonunda Lotus'tan kalanları satın aldılar. Fernando Alonso'yu 2005 ve 2006'da şampiyonluk kazandı. Ekipten sadece personel seviyesindeki isimler kalıyordu.

Bu yılın RS17'yi yarış kazanan bir araç değil fakat yeni pilotları Nico Hulkenberg büyük bir adım oldu. Polonyalı Palmer ikinci otomobilde zorlanıyor ve sezon ortasında Robert Kubica'nın geleceği yönünde dedikodular dönüyor. Robert, 2011'de ciddi zallı kazan sebebiyle sağ koluna hasar vermişti ve o zamandan beri F1'de yok. Ancak Haziran'da Renault için teste katıldı. Herhangi bir takımın açıldığını değil ama takım elemanları çok hızlı değerlendirilmesini yeptiler.

Deha ileride ne olur? Renault, 2021'de sporda kalmaya devam ederse F1 otomobili böyle görünecek: Fütüristik, ultra alçak olacak ve polikarbon cama ile aktif aerolara sahip olacak. Renault'nun konsepti aynı zamanda dört tekerlekten çekiş ve yönlendirilmeye sahip. Pistten tamamen elektrikli motorla geçiyor. Aynı zamanda, kaza veya sen bayrak gibi durumlarda otomatik sürüş modu devreye girebiliyor. Renault bunun pilot güvenliğini oldukça artırdığını iddia ediyor. Fakat yarış açısından tartışmalı olabilir...





Williams sadece buraya oturacak birini arıyordu; bu aracı en hızlı ve en çok kullanıp aktif süspansiyonların garip hislerini görmezden gelmesi gerekiyordu. Mansell bu durumdan çok hoşlandı.

Kompakt V10'un 750 HP gücü, çekiş kontrol tarafından geliştirildi.



Daha önce Lotus 49'un yaptığı gibi FW14B de, F1'e taze fikirlerle gelerek fark yarattı.

ALONSO'NUN SİLAHI: R25

San Marino'da, 1999'da, Alonso, Renault'un ilk F1 yarışını kazandı. Bu, Schumacher'in memleketi Almanya'da bile böyleydi.

Böyle bir rekabet Ferrari'nin kendi içinden gelmedi. Rubens Barrichello, bir yıl önce, Schumacher'i F1'den kovmuştu. Bu takım emirlerine uyan biri oldu. Bu gücü kim kırabilirdi? Birçok kişi

Alonso'ya, "Bu yarışta seni kazanacak olan kişi" diye sordu. Alonso, "Benim için bu yarış, bir yarış değil, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş."

Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş." diye sordu. Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş."

Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş." diye sordu. Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş."

tone ve Michelin arasındaki lastik savaşının ortasındaydı ve o günlerde Michelin takımlar arasında çok sık tercih edilen bir lastik değildi.

Alonso, 1999'da, San Marino'da, Alonso, Renault'un ilk F1 yarışını kazandı. Bu, Schumacher'in memleketi Almanya'da bile böyleydi.

Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş." diye sordu. Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş."

yaptığını ifade etmişti.

Alonso o yıl üç yarış daha kazandı; bunlar arasında Renault'nun ül-

kesinde, Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş." diye sordu. Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş."

Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş." diye sordu. Alonso, "Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş. Benim için bu yarış, bir savaş."

araya getirmiştik. 



40 YILDA İNİŞLER VE ÇIKIŞLAR

1976

Renault, 1.5 litrelik V6 turbosunu, Renault Alpine spor otomobilinde deniyor



1977

RS01, F1'e Britanya GP'siyle girdi. Direksiyonda Jean-Pierre Jabouille vardı

1979

Renault ilk F1 zaferini Dijon'da aldı ve direksiyonda yine Jean-Pierre Jabouille vardı

1983

Alain Prost dördüncü zaferini elde etti ve az farkla dünya şampiyonluğunu kaçırdı. Final yarışından iki gün sonra kovuldu

1985

Üretici olarak F1'den ayrıldılar

1986

tedarikçisi olarak F1'den ayrıldılar ama Viry-Chatillon'daki motor fabrikası çalışmaya devam etti

1989

Williams'ın motor tedarikçisi olarak F1'e geri döndü ve iki yarış kazandılar

1992

Williams/Renault üçlüsü iki şampiyonluğu da getirdi



1993

Williams/Renault dünya şampiyonlukları kazandı

1994

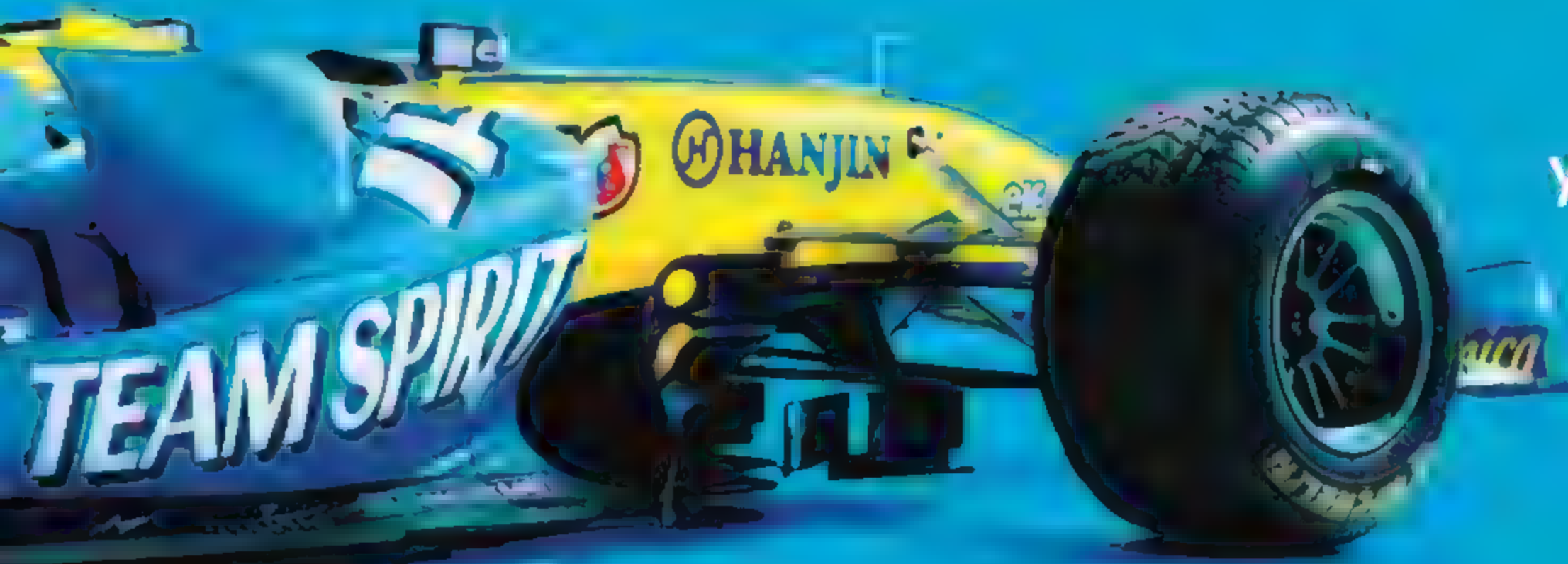
Imola'da Williams-Renault'nun direksiyonunda hayatını kaybetti. Ama takım şampiyonluğu kovalamaya devam etti ve kazandı



↑
R25, şu anda
özlemle anılan V10
döneminin son
Pilotlar ve Üreticiler
Şampiyonluğu'nun
kazandı



↑
2008'de spor çekiş
kontrol sistemlerini
yasakladı



“Belki R25 en
hızlı otomobil
olmayabilir
ama istediğimi
yapabiliyordum”

Fernando Alonso



Alonso'nun R25 ile
San Marino'daki
ustaca savunmasını
izlemek için
YouTube'a bakın

1995

Michael Schumacher ve Benetton Renault iki dünya şampiyonluğunu da aldı

1996

Damon Hill/Williams Renault dünya şampiyonlukları kazandı

1997

Jacques Villeneuve/Williams Renault şampiyonlukları kazandı. Renault yıl sonunda spordan çekildi

2000

Renault, Benetton F1 takımını satın aldı



RENAULT



2005

Alonso/Renault F1 Takımı iki dünya şampiyonluğunu da aldı. Bu, üretici olarak Renault'nun ilk şampiyonluğuydu

2006

Alonso/Renault F1 dünya şampiyonluklarını kazandı. Aracın kütfe amortisörü tartışma konusu oldu

2007

Renault, Red Bull Racing takımına motor vermeye başladı ve işbirliği bugün de devam ediyor

2008

Renault, Singapur'da yarış sonucunu etkilemekle ceza aldı. Flavio Briatore ve Pat Symonds, F1'den men edildi

2010

Renault, F1 takımı hissesinin çoğunu Genii Capital'e sattı

2015

Renault, Genii Capital'deki hisselerini geri alarak F1 üreticisi olarak yeni bir sayfa açtı

SUZUKI V-STROM 650 XT ABS

İdeal yol arkadaşı

Kullanması oldukça kolay... Kasanın hafifliği ve aerodinamik yapısından dolayı özellikle şehir içinde vitesli motor kullanmayı sevenler kadar, şehirler arası yol gidenler için de oldukça ideal bir seçenek...

KİŞ KAPIDA, motor kullanmak giderek daha zor ve riskli hale gelecek. Trafikte son zamanlarda çok daha büyük bir tehlike var ve giderek herkesin can güvenliğini tehdit ediyor; cep telefonu kullanımı!

Akıllı telefonlarda büyük bir artış yaşanması ile birlikte araç sürücüleri mesajlarına bakmak, trafikte vakit geçirmek, haberleri incelemek gibi birçok sebeple sürekli telefonlarına bakıyorlar. Araç kullanırken telefona konsantre olmak ve dikkatin dağılması çok tehlikeli. Bu tehlike araç içinde seyredenlerden daha çok yayalar ve motosikletler için geçerli. Bu konuda acil olarak bilinçlenmeye ihtiyacımız var, telefonu elimize aldığımız anda yaşanabilecek olumsuzlukları da hesap etmemiz çok önemli...

BU AYKI KONUĞUM

SUZUKİ V-STROM 650 XT ABS

Bir kaç kelime ile özetlersek çok rahat ve fonksiyonel bir motor. V-Strom, kullanması oldukça kolay, kasanın hafifliği ve aerodinamik yapısından dolayı özellikle şehir içi vitesli motor kullanmayı sevenler ve aynı zamanda şehirler arası kullanım için çok keyifli bir seçenek olarak karşımıza çıkıyor.

Motor ile ilgili teknik özelliklere kısaca bir göz atarsak; motor tipi 4

zamanlı 90 derece V-Twin, sıvı soğutmalı, 645 cc silindir hacmine sahip. Bu makınanın sıkıştırma oranı 11,2:1, nominal gücü 52kW / 8.800 dk ve maksimum tork 62 Nm / 6500 dk, 6 vitesli sürekli kavramalı şanzımana ve elektronik ateşlemeye sahip. Motorun ağırlığı 213 kg ve sele yüksekliği 835 mm. Depo hacmi ise 20 lt.

V-Strom çok yakışıklı bir motor olmuş, dizaynı ve duruşu motor statik haldeyken bile sahibine keyif veriyor, insanı bir yerlere gitmeye teşvik ediyor. Test için 10 gün boyunca hem şehir içi hem de şehir dışı yol yapma fırsatı bulduğum Suzuki V-Strom'u kullandıkça daha da içim ısındı. Sanki vücuduma çok uyan şık bir elbise gibi hissettirdi bana. En çok manevra kabiliyetinden etkilendim, büyük hacimli motorlarla yapmaya çekindiğiniz kısa mesafeli dönüşlerde muthiş bir kolaylık sağlıyor.

Oldukça şık ve fonksiyonel bir gösterge paneli sunmuş Suzuki. Analog gösterge ile motor devrini ve elektronik gösterge ile ihtiyacınız olan tüm diğer bilgileri elde edebiliyorsunuz.

Vites geçişlerine hayran kaldım, hiç yormuyor ve keyif veriyor, standart olarak sunulan ABS kullanıcılarına güven veriyor.

Sonuç:

Suzuki V-Strom 650 şehir içi ve şehirler arası her türlü yolda tavsiye edebileceğim çok keyifli bir motor.



Oldukça şık ve fonksiyonel bir gösterge paneli sunmuş Suzuki. Analog gösterge ile motor devrini ve elektronik gösterge ile ihtiyacınız olan tüm diğer bilgileri elde edebiliyorsunuz.





V-Strom, kullanması oldukça kolay, kasanın hafırlığı ve aerodinamik yapısından dolayı özellikle şehir içi vitesli motor kullanmayı sevenler ve aynı zamanda şehirler arası kullanım için çok keyifli bir seçenek olarak karşımıza çıkıyor.

TÜMER ATSAN
mail: tamer.atsan@gmail.com
instagram: [tamer_atsan](https://www.instagram.com/tamer_atsan)
Facebook: [Tamer.Atsan](https://www.facebook.com/Tamer.Atsan)



Kim korkar pick-up'tan? Ben değil

Nissan'ın 12. nesil pick-up'ı Navara'nın boyutları sizi korkutmasın. Yenilenin iç tasarımı ve eklenen teknik detaylar ile kullanımı çok kolay, süper gidiyor ve hiç yormuyor.

KOCAMAN NISSAN NAVARA'YI şehirde kullanmak ona ihanet etmek gibi aslında. Biliyorum. Mecbur kalınmadığı sürece onun yeri dağlar. Navara'yı en azından hafta sonları offroad'a götürmeyince, çamura bulamayınca, sulardan geçirmeyince ne o mutlu olur, ne de siz. Malum Nissan'ın pick-up deneyimi 80 yıl kadar öncesine gidiyor, her bir yılda edinilen tecrübeler yeni modellere ekleniyor. Geçen haftayı birlikte geçirdiğimiz Navara ise markanın 12. nesil pick-up'ı olarak yollarda. Nedir diğer nesillerden farkı? Elbette gözle görünür şeyler değil ama kendini yola çıkınca hissettiren önemli detaylar var eklenen. Offroad yetenekleri ve dayanıklılığı aynen devam ediyor, insan kendini içinde çok güvende hissediyor. Eklenen özellikler konforu artıracak detaylar. Son yıllarda SUV araçların özellikle kadınlar tarafından çok sevilmesini sağlayan

özellikler Navara'yı aklında bu tip bir otomobil olmayanlar için bile çekici bir hale getirebilir. Bunların en önemlisi kullanım rahatlığı. "Süper gidiyor," cümlesinin arkasında Nissan'ın geliştirdiği yeni arka aks ve süspansiyon sistemi var. Teknik detaylarla kafa karıştırmayayım ama iyileştirilen arka süspansiyon tasarımı sayesinde Navara'nın viraj kabiliyeti çok daha iyi bir hale gelmiş.

İşte biz ona aramızda, "Süper gidiyor, hiç yormuyor," diyoruz. İç tasarımı bu yaramaz çocuktan beklenmeyecek kadar şık. Evet, sürücü koltuğuna oturur oturmaz ferahlık beklediğimiz bir sonuç. Şaşırmıyoruz. Ama ön konsolun görüntüsü bir pick-up'ta olduğunuzu unutturacak kadar görkemli. Mesela pick-up'larda pek rastlanmayan dört kameralı çevre görüş sistemi (AVM) var. Bu koca çocuğu park etmenin hiç de kolay olmadığı düşünülürse, kameraların çok işe yaradığı kesin. Sonra Hız Sabitleme Sistemi, Yokuş İniş Destek Sistemi (HDC), Yokuş Kalkış Destek Sistemi (HSA) var.

Yokuş İniş Destek Sistemi (HDC) standart



Navara'nın hakkını vermek için asfalt sürüşlerinde 2WD modu öneriliyor. Daha yavaş ve engebeli, mesela saatte maksimum 100 km'ye kadar çıkabileceğiniz arazi sürüşlerinde 4H modu devreye alabilirsiniz.

olarak sunuluyor dört çekişli modellerde. Aslında genelde SUV modellerde var bu özellik. Pick-up'larda pek nadir. Peki ne işe yarıyor? Orta konsoldaki bir düğme ile aktif hale getirilen sistem bir dizi sensörler yardımıyla tutunma sorunu olan veya kayma eğilimi gösteren tekerlekleri algılayıp gerekli durumlarda fren yapıyor. Sürücü gaz pedalına basarak iniş hızını artırabiliyor. Nissan yeni Navara'da daha önce de olduğu gibi iki tekerlekten çekiş ile dört tekerlekten çekiş olmak üzere iki farklı çekiş tipi sunuyor. Benim denediğim model gücünü dört tekerlekten alıyor. Epeyce güçlüydü. Dört tekerlekten çekiş sistemi ciddi zor arazi şartlarında hayatınızı kolaylaştırıyor. Sistemi devreye almak ve çıkarmak da çok kolay. Vites konsoluna entegre edilmiş ve çevirme tipi bir düğme ile sistemi devreye alabiliyorsunuz. Navara'nın hakkını vermek için asfalt sürüşlerinde 2WD modu öneriliyor. Daha yavaş ve engebeli, mesela saatte maksimum 100 km'ye kadar çıkabileceğiniz arazi sürüşlerinde 4HI modu devreye alabilirsiniz. Bir de 4LO modu var ki, işte o efsane. Arazi şartlarının daha da zorlaştığı ve otomobilin tutunacak bir yol

bulamadığı koşullarda seçiliyor. Tekerleklerle iletilen torku daha da artırıyor ve yola devam ediyorsunuz. Kaymak yok, yolda kalmak yok. Gelelim çok önemli bir detaya. 2.3 litre dCi motorun en tatlı yanlarından biri de ekonomik olması. Kayıtlara göre bir önceki motorla kıyaslandığında yüzde 24 daha tutumlu. 160 HP ve 190 HP olmak üzere iki farklı güç versiyonu var. 190 HP'de çift turbo besleme teknolojisi var. Yani şöyle söyleyeyim 23.3 dizel motorlu bu pick-up'ta bir depo ile yaklaşık 1100 km yapmak mümkün. Ortalama tüketim 100 km'de 4.8 litre kadar. Biraz zorlayınca 6 litreye kadar tükettiği de oldu. Otomobilde rahatlık koltuktan başlar bana göre. Önümü görebiliyor muyum? Evet. Koltuk belimi kavıyor mu? Evet. Eğer otomobilinizin koltuğu uygun değilse off-road'tan döndükten sonra bel ağrısı çekmek çok acı oluyor. Birkaç gün acıyla hatırlıyorsunuz dağları-tepeleri. Yeni Navara'nın NASA teknolojisinden ilham alınarak tasarlanan kuvvetli bel desteğine sahip ön koltukları, benim için atlanmayacak detaylardı. O kadar konforlular ki, gün sonunda sanki şehirde otomobil kullanmış gibiydik. Bu arada bu koca çocuktan söz edip kargo alanından söz etmemek olmaz. Kargo alanı



Dört tekerlekten çekiş sistemi ciddi zor arazi şartlarında hayatınızı kolaylaştırıyor. Sistemi devreye almak ve çıkarmak da çok kolay. Vites konsoluna entegre edilmiş ve çevirme tipi bir düğme ile sistemi devreye alabiliyorsunuz.

yeni modelde 67 mm uzatılmış. Yani toplam uzunluğu 1.578 mm'ye ulaşmış. Yani neredeyse benim boyuma ulaşmış. Unutmayın ki kullandığımız araç 1 ton yük taşıma, 3.500 kg römork çekme kapasitesine sahip. Yani cidden güçlü. Başka otomobillerle karıştırmayın yani. Keyifli sürüşler. **PINAR ÇELİKEL**





Artık kızmıyor

Ford Fiesta, yeni yüzü ile daha sempatik. Başarılı tasarım ve genişleyen iç mekanı ile Fiesta göz dolduruyor.

YENİ FORD FIESTA, alıştığımız panjur yerine artık daha güler yüzlü bir ön görünümle karşımızda. Benim gözümde Fiesta, B segmentinin gerek ülkemizde gerek dünya piyasasında akla ilk gelen modellerindendir ve her nesliyle de iddialı olmuştur, alıcısını memnun etmiştir ve güzel anılar bırakmıştır. Dile kolay 1976'dan beri ismi değişmeden var olmuş bir model olan ve segmentte sağlam bir konumda bulunan Fiesta artık yeni jenerasyonu ile karşımızda. Özellikle arka ve iç mekan tasarımıyla kelimenin tam anlamıyla başkalaşım geçirmiş. Aracın ön yüzü önceki jenerasyona göre biraz feminen baksa da kötü değil. Hatta güler yüzlü. Arka tasarımını çok güzel buldum ve özellikle "Nil Yeşili" adı verilen renkle araç çok dikkat çekici ve farklı görünüyor. Sayısının 12'yi bulduğu park sensörleri, iki

parçalı cam tavanı ve Full LED farların alınabildiğini öğrenmek çok güzel. Artık Fiesta'da da yatay ve dikey otomatik park asistanı sunuluyor. Hatta Fiesta, seviyeyi yükseltip paralel park çıkışlarını kendisinin yapmasını sağlayan özelliğe de kavuşmuş. Ayrıca Fiesta'da alışkın olduğum ve takdir ettiğim sürücü diz havayastığı ve ısıtmalı ön cam donanımları da mevcut. İç mekanına geçtiğimizde hissedilir bir artış söz konusu. Şahsen uzun boyuma rağmen aracın içinde rahat ettim ve koltuk dolgularında uzun yola çıkmasam da yeterli konfor bulabildim. Orta konsolu incelediğimde kelimenin tam anlamıyla nesil atlamış. Orta konsoldaki ekranın dokunmatik hassasiyetini, komutları daha iyi anlayan sesli komut sistemini, akıllı telefonları kolay algılayabilmesini çok beğendim. Bir donanımsal detay var ki konser masrafından sizi

kurtarır: Bang & Olufsen ses sistemi. Genelde lüks otomobillerde gördüğümüz bu müzik sistemini B segmenti bir aile aracında görmek çok hoş. 10 hoparlör destekli olan bu müzik sisteminden müzik dinleme zevki tarifsiz bir duyuydu.

1.5 TDCi motora ve 6 ileri manuel şanzımana sahipti. Bir önceki neslin Euro 5 normuna sahip TDCi motoruna nazaran 100 km hıza 1 saniye daha hızlı ulaşabiliyor, 8 km daha iyi bir son hız değerine sahip ve buna rağmen fabrikanın ortalama yakıt tüketim verisi 0.2 lt daha düşük. Güncel Fiesta TDCi: 0-100 km/s 12.5 sn, maksimum hız 175 km/s - ortalama 3.5 lt/km tüketim değerlerine sahip. 85 HP güç ve 215 Nm öncüsünden daha başarılı. Umarım benim ilk test yazım size doyurucu ve okunası gelmiştir. Gelecek testlerimde görüşmek ümidiyle.

OĞUZ ÖZDEN





5008 evrimi

Peugeot 5008, ilk olarak 7 koltuklu MPV olarak hayatımıza girdi. Peugeot'nun SUV atağından o da etkilendi ve 5008 yenilenirken evrim geçirip SUV'ye döndü.

GEÇTİĞİMİZ AY SATIŞA sunulan Peugeot 5008, artık SUV olarak satılıyor. 5008, DNA'sında bulunan iyi bir aile otomobili olma özelliğini de hala koruyor. 7 koltuklu, geniş iç mekanlı ve büyük bagajı ile 5008, geniş aileleri hedeflemeye devam ediyor.

Yeni 5008, tasarım olarak öncüsünden oldukça farklı. 3008'i andıran ön tasarımı bu iri otomobili sportif göstermeye yetiyor. Yan kısımda da Peugeot'nun SUV versiyonlarının izleri 5008'e taşınmış. Arka kısımda da stop grubu aslan

pençesi izlerini taşıyor.

Yeni Peugeot 5008, 2.8 metrelik dingil mesafesiyle SUV pazarında öne çıkıyor. 4.64 metre uzunluğu ile segmentinde ideal boyutlar ortaya koyan 5008; kardeşi 3008'den 19 cm ve önceki 5008 versiyonundan ise 11 cm daha uzun. Boyut artışı ikinci koltuk sırasında 60 mm daha fazla diz mesafesi sunuluyor. 5008, 780 litre olan bagaj hacmi ile sınıfının en yüksek bagaj hacmini sunuyor. İkinci koltuk sırasındaki her biri uzunluk ve sırtlık eğimi ayarlı üç adet bağımsız katlanabilir koltuk son derece pratik bir şekilde

katlanabilirken, üçüncü sıradaki bağımsız iki adet koltuk sadece katlanmakla kalmıyor aynı zamanda sadece 11 kg ağırlığı ve pratik mekanizmasıyla zahmetsiz bir şekilde yerinden çıkarılabiliyor.

5008'de yenilikçi ve fütüristik Peugeot i-Cockpit'in en yeni ve güncel hali sürücü ve beraberindeki yolculara benzersiz bir deneyim yaşıyor. Kompakt boyutlara sahip direksiyon simidi, konsola entegre 8 inç büyüklüğündeki dokunmatik ekran ve 12.3 inç büyüklüğündeki dijital gösterge paneli gibi özelliklerle yeni Peugeot i-Cockpit üstün grafikleri ve şık animasyonlarıyla sürücünün hayatını kolaylaştırıyor.

120 HP güç ve 300 Nm tork üreten 1.6 lt HDi 6 ileri otomatik şanzımanla kombine ediliyor. 184 km/s hız ve 11.9 saniye 0-100 km/s hızlanma değeri sunan 5008'in performans konusunda beklentileri karşıladığını söylemek mümkün. 4.3 lt/100 km yakıt tüketimi ise ekonomik kullanıma sahip olduğunu gösteriyor.

AHMET SAİD ÖZEN

Yeni Peugeot 5008, 2.8 metrelik dingil mesafesiyle SUV pazarında öne çıkıyor. 4.64 metre uzunluğu ile segmentinde ideal boyutlar ortaya koyan 5008; kardeşi 3008'den 19 cm ve önceki 5008 versiyonundan ise 11 cm daha uzun.



Lassa Competus Keşif Konvoyu ile Likya yolunda

Lassa'nın 15 yıldır düzenlediği Competus Keşif Konvoyu bu yıl 12-15 Ekim tarihleri arasında düzenlendi. Lassa'nın offroad tutkunları için özel olarak geliştirdiği 4x4 arazi lastiği Lassa Competus ile yapılan tur, zorlu yol koşullarına rağmen yüksek bir performans ve konfor ile gerçekleşti.



DAHA ÖNCE TÜRKİYE RALLİSİ'NİN düzenlendiği zamanlarda görevli olarak gittiğim parkurlarda bu kez farklı bir heyecan için yer aldım. Hatta bu kez ~~gezmedim~~ ye görmediğim yerleri Lassa Competus Keşif Konvoyu sayesinde görme fırsatım oldu. Lassa Competus A/T 2 kullanılmış arazi araçları ile bu turu yapmak oldukça güvenliydi. Toroslar'ın zirvelerinde,

ovalarda ve su geçişlerinde Lassa Competus A/T 2'nin performansı oldukça başarılıydı.

Türkiye lastik sektörü lideri Brisa'nın öncü markası Lassa'nın Pick-Upları ve 4x4 araçları için yol/yoldışı kullanıma uygun lastiği Competus'un sunduğu Lassa Competus Keşif Konvoyu 12-15 Ekim tarihleri arasında, Likya Yolu'nda gerçekleşti. Offroad tutkunlarının katıldığı, doğa ile iç içe gerçekleşen etkinlikte 4x4 arazi lastiği Lassa Competus zorlu yollar-

da sağladığı yüksek performansı ve konforu bir kez daha kanıtladı. Macerada, Likya Yolu'ndaki bazı antik kentler gezilirken, Alakır Vadisi gibi derin vadileri görme fırsatı yakalandı ve Toros'un doğal güzellikleri keşfedildi.

Lassa Competus Keşif Konvoyu'nda bu yıl Lassa Competus A/T 2 macera tutkunlarına eşlik etti. Lassa'nın özellikle yol dışı ortamlarda büyük fark yaratan lastiği Competus



**Lassa Competus Keşif
Konvoyu'nda bu yıl Lassa
Competus A/T 2 macera
tutkunlarına eşlik etti.**

A/T 2, 4x4 araçlar için sağlamlığı ve güvenliği ile öne çıkıyor. Bir önceki nesle göre daha dikkat çekici bir görünüme sahip olan bu yeni nesil lastik, yapılan testlerde yeni teknoloji karışımıyla geliştirilmiş daha yüksek bir ıslak zemin performansı sağlıyor. Rakiplerine göre daha düşük yuvarlanma direnci sayesinde yakıt tasarrufu da sağlayan Competus A/T 2, her koşulda sağlam ve güvenli bir şekilde yol almak isteyen offroad kullanıcıları için en ideal tercih olduğunu kanıtıyor.





Türkiye lastik sektörü lideri Brisa'nın öncü markası Lassa'nın Pick-Upları ve 4x4 araçlar için yol/yoldışı kullanıma uygun lastiği Competus'un sunduğu Lassa Competus Keşif Konvoyu 12-15 Ekim tarihleri arasında, Likya Yolu'nda gerçekleşti.



Competus Keşif Konvoyu rotasında sürücüler, ilk gün Antalya'da kısa bir bilgilendirme sonrasında Lassa Competus A/T 2 lastiklerle güçlendirilmiş araçlarıyla Beydağı Yaylası'na çıkıp, Kitanaura Antik Kenti ziyaretinden sonra Ovacık mevkiinde günü tamamladılar. İkinci gün Alakır Vadisi görüldükten sonra eski kervan yolunda ilerlenip İdebessos Antik Kenti gezildi. Daha sonra efsaneleri ile ünlü Kızlar Zirvesi'nin eteklerinde yer alan Oluklu Yayla'ya ulaşan Lassa Competus Keşif Konvoyu, dünyada sadece ülkemizde "doğal orman" olarak görülebilen, Toroslara özgü muhteşem sedir ormanlarını izleme şansı buldu.

Turun üçüncü gününde Likya yolu üzerinde yer alan Baranda Gölü, Girdev Gölü ve yaylası, Likyalıların Massikytos adını verdikleri Batı Toros Dağları'nın en yüksek zirvesini oluşturan ve ancak son yıllarda açılan bozuk yayla yolları ile geçit veren, 12 ay boyunca karları erimeyen Akdağ Yaylası, göçerleri ve gölleri de macera kapsamında görüldü. Kekova'da son bulan üçüncü günün ardından dördüncü günün sabahı düzenlenen tekne turu ve Kekova batık şehir gezisi sonrası Antalya'ya varılarak, Competus Keşif Konvoyu tamamlanmış oldu.

SUAT ÇALIŞ



car TOP 10.

Muhteşem Retro Konseptler

Bazen geleceğe büyük bir adım atmak için geriye dönüp bakmak gerekir. Bakın taze fikirlere neler öncülük yaptı?



1

ABARTH 127

1970'lerin başında çıkan Fiat 127'nin Abarth versiyonu diye bir şey yoktu ama bu endüstriyel tasarımcı David Obendorfer'i durdurmadı. Bugün bile hala güncel görünen bir tasarım çıktı. Ayrıca Renault 4 ve Fiat 600 çalışmalarına da bakın.



2

AUDI ROSEMEYER

R8'den önce Gümüş Ok'tan ilham alınan ve yarış pilotu Bernd Rosemeyer'in ismini taşıyan araç vardı. Sekiz litre W16 motorunu kullanıyordu. 2000 yılında fuarda büyük ses getirmişti ama üretim maliyeti çok yüksekti. Yine de R8 için güzel fikirler üretilmesini sağladı.



3

BMW M1 HOMMAGE

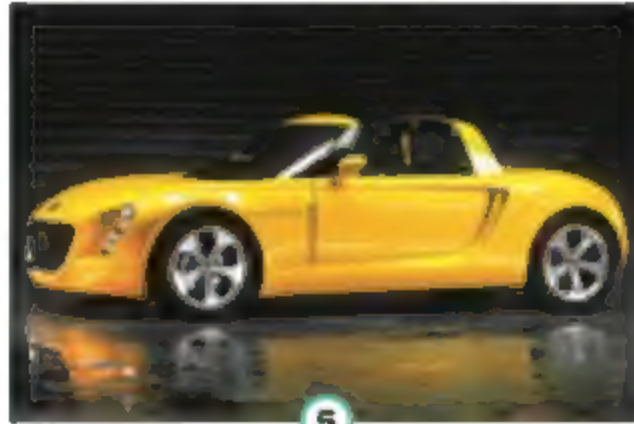
2008 yılında BMW, M1'in sınırlarını Villa d'Este'de Hommage ile zorlayınca herkesin ağzının suyu akıyordu. 70'lerin orijinal ortadan motorlu aracı modern dokunuşlarla birleştirilmişti. BMW bunu üretmemeye karar verdi, bunun yerine daha cesur hibrit i8 yapıldı.



4

MIURA CONCEPT

Lamborghini'nin süper otomobili yaratmasının üzerinden 40 yıl geçti ve 1996'da sıra dışı Miura'nın yeniden yorumlanmış hali ortaya çıktı. Murcielago mekanikleri onun üretilmesi için işleri kolaylaştırırsa da, patron Stephan Winkelmann onu veto etti: 'Lamborghini gelecekle ilgilidir, geçmişle değil' diyerek ısrarcı oldu.



5

VW ECORACER

2005'ten itibaren karbonfiber EcoRacer, yeni fikirlerin test edildiği güzel bir konsept oldu. Ağırlığı sadece 850 kg'ydı ve 1.5 TDI motoru kullanıyordu. 0-100 km/s hızlanması 6.3 saniye, 230 km/s hıza çıkabiliyor ve 3.5 lt/100 km tüketim ortalamasına sahipti. Aynı zamanda coupe'den roadster'e ve speedster'e geçiş yaptı.



6

INFINITI PROTOTYPE 9

Sadece 18 yaşında olan bir marka için 40'lı yıllara ait bir konsept yapmak zor bir iştir ama Infiniti bunu Project 9 ile gerçekleştirdi. Elle şekillendirilen çelik, Nissan Leaf'in güç ünitesini taşıyordu. Ne yazık ki 40'lı yıllara ait tarza sahip elektrikli iki koltuklu yarış aracı segmenti oldukça dar...



7

FORD 021C

Bir sonraki konsept aracınızın tasarımının, Madonna'nın videosuna şezlong yağan biri tarafından gerçekleştirilmesini ister misiniz? Bunlar 90'lardan sonraydı. Ford'dan J Mays, Marc Newson'u alarak 2000'li yıllar için bir araç yaptırdı. George Jetson'un komşusuna yakışacak türden bir araç. Dolayısıyla son derece modern görünüyordu.



8

FORD GT

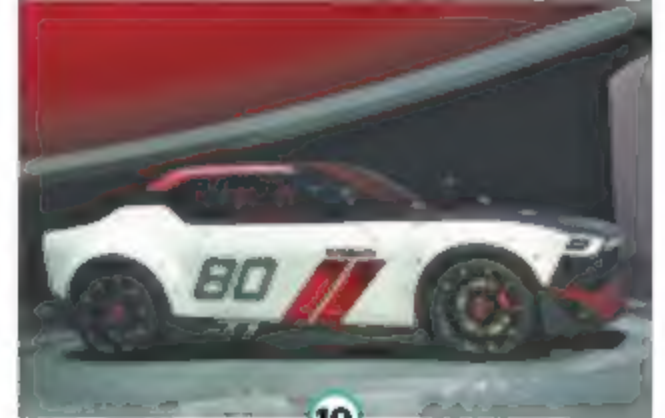
60'lı yıllara ait Ford GT40, Le Mans kazandı ve oldukça önemli başarılar elde etti. Bu konuda avantajları vardı. 2002'de çıkan ve burada gördüğünüz konsept dahil bir dizi konsept yaptılar. Onu 2004'te üretim versiyonu ve bu yıl daha vahşi bir araç izledi.



9

LAND ROVER DC100

Bu 2011 konsepti diğer araçlar gibi Retro değil. O zaman 63 yaşında olması gereken aracın doğal varisinin yansıması olarak tasarlandı. Elbette Defender'ın yerini almak otomotiv dünyasındaki en zor işlerden biri. Ama şimdiden geç kaldı.



10

NISSAN IDX

370Z'nin yaklaşıma sahip araç, Nissan'dan satın alması uygun bir spor otomobildi. Datsun 510'dan ilham alan IDX concept, ilk kez 2013'te Tokyo'da sergilendi ve çok ses getirdi. Ama finansal zorluklar ona engel oldu.

FATBOB

2018



Harley-Davidson

BOSPHORUS

ATATURK OTO SAN. SIT.

53. SOK. NO:3 MASLAK/ISTANBUL

TEL: 0 212 356 53 53 FAX: 0 212 346 00 82

WWW.BOSPHORUSMOTOR.COM

3-4-5 KASIM'DA
KÜÇÜK ÇİFTLİK
PARK'TAYIZ!



KUSURSUZ TEKNOLOJİ.



Sheer
Driving Pleasure

Yeni BMW 5 Serisi yarı otonom sürüş teknolojisi, harekete, sese ve dokunmaya duyarlı kontrol sistemi, otomatik park özelliği ve ConnectedDrive teknolojileriyle kusursuz bir sürüş keyfi yaşatmak için Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizi bekliyor.



Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.